RUGIR de MOTORES

JIMMY CLARK

Campeón Mundial 1965

El formidable "Escocés Volador" sonríe feliz después de haber cumplido la más sensacional de sus proezas: ganar en Indianápolis. Además, sus resonantes triunfos en los grandes premios de Sudáfrica, Bélgica, Francia, Inglaterra, Holanda y Alemania le valieron conquistar por segunda vez tan preciado título.

PRECIO DEL EJEMPLAR $30

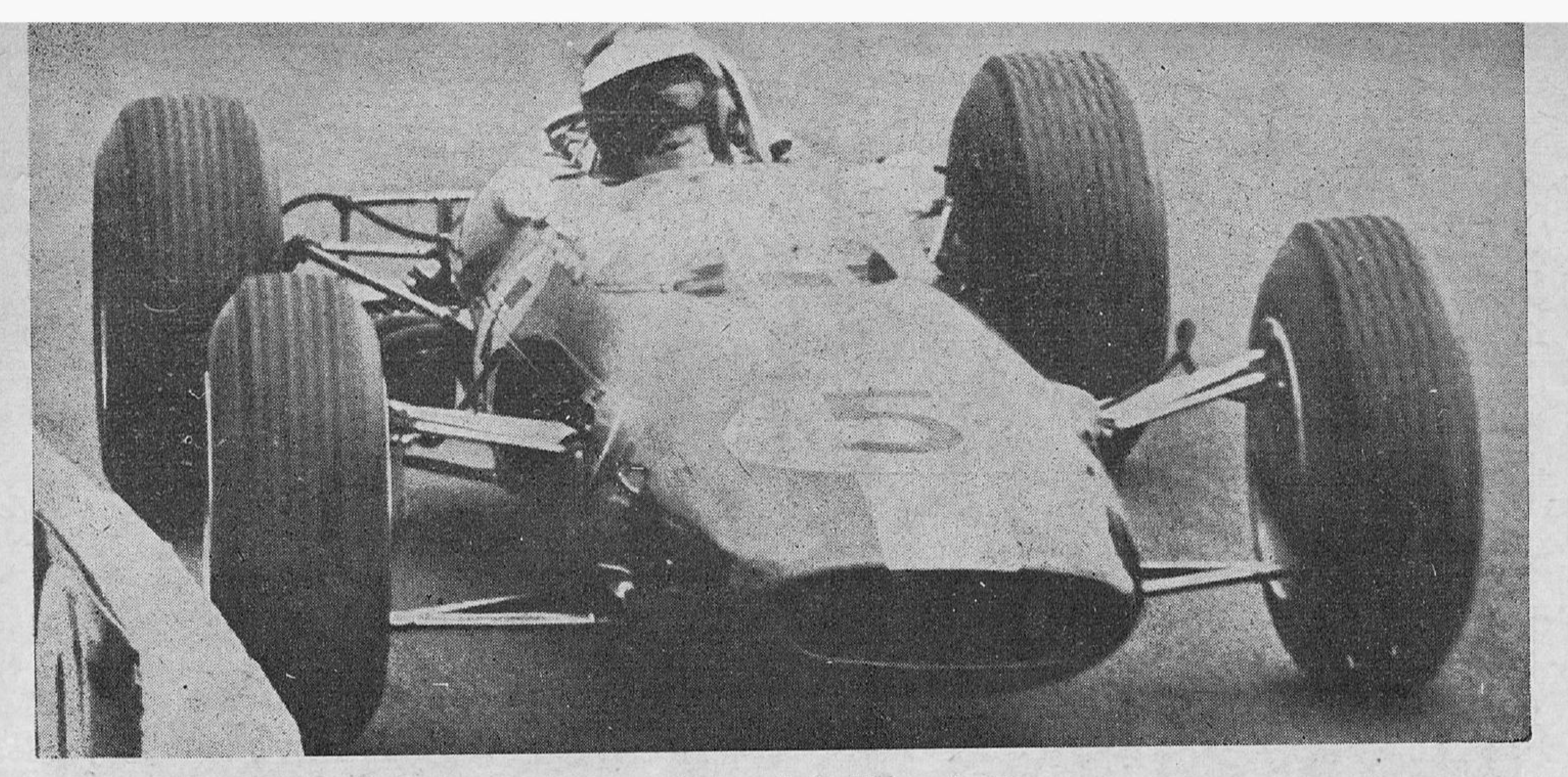
ADOPTADOS

como equipo original por las fábricas de automotores de la República Argentina Cuando su vehículo necesite un cambio de aros de pistón, no acepte más que aros de pistón PERFECT CIRCLE, probados y aprobados por los fabricantes de vehículos y motores de todo el mundo



PERFECT CIRCLE

EL ARO PERFECTO SE LLAMA PERFECT CIRCLE



Tripulando como siempre un Lotus V. 8 Climax, el excepcional piloto escocés Jim Clark, se impuso por cuarta vez consecutiva en el Gran Premio de Inglaterra, disputado este año en Silverstone.

Excepcional campaña de JIM CLARK

G. P. de Inglaterra

El 10 de julio ppdo. se disputó el Gran Premio de Inglaterra en el circuito de Silverstone, prueba con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores. Días antes de la competencia y después de una sesión de entrenamiento, nuestro quíntuple campeón Juan Manuel Fangio fue invitado especialmente por las autoridades británicas para entregar sendas medallas de oro a Jim Clark, por su éxito logrado en Indianápolis, y a Graham Hill por su triunfo en Montecarlo, respectivamente. Como se puede apreciar, el "chueco" aún sigue gozando de extraordinaria popularidad en el viejo mundo y cualquier oportunidad resulta propicia a los dirigentes europeos para exteriorizar sus simpatías por el correcto deportista argentino.

En las pruebas de clasificación Jim Clark fijó la mejor marca con 1m.30s. 8/10 y un promedio de 187,090 Kmph., para recorrer los 4.670 metros, siguiéndolo Graham Hill con 1m.31s. y en tercer lugar se ubicó en muy significativa performance, Ritchie Ginther con la máquina japonesa Honda, estableciendo un tiempo de 1m.31s.3/10, siendo varios los pilotos que lograron bajar el registro tope del escenario (1m.33s.) obtenido el año pasado por John Surtees. La competencia en sí fue bastante angustiosa para Clark, sobre todo en los tramos finales, ya que a raíz de un desperfecto mecánico cuando cumplía la mitad del recorrido —algo así como 40 vueltas— no pudo mantener el ritmo de marcha que se había impuesto, permitiendo que Graham Hill se le acercara considerablemente, tanto que cuando entraron en el 80º giro la diferencia era de sólo 6s. Pese a todo Clark consiguió a duras penas mantener la vanguardia y cuando ambos pilotos cruzaron la línea de llegada la "luz" que los separaba era de únicamente 3s.2/10. Tercero se clasificó John Surtees.

Circuito: Silverstone, de 4.670 metros de perímetro.

Pruebas de clasificación

1º) Jim Clark, Lotus-Climax, 1m.30s. 8/10, promedio: 187,090 Kmph.; 2º) Graham Hill, BRM, 1m.31s.; 3º) Ritchie Ginther, Honda, 1m.31s.3/10.

Clasificación Final - 80 vueltas 373,600 Km.

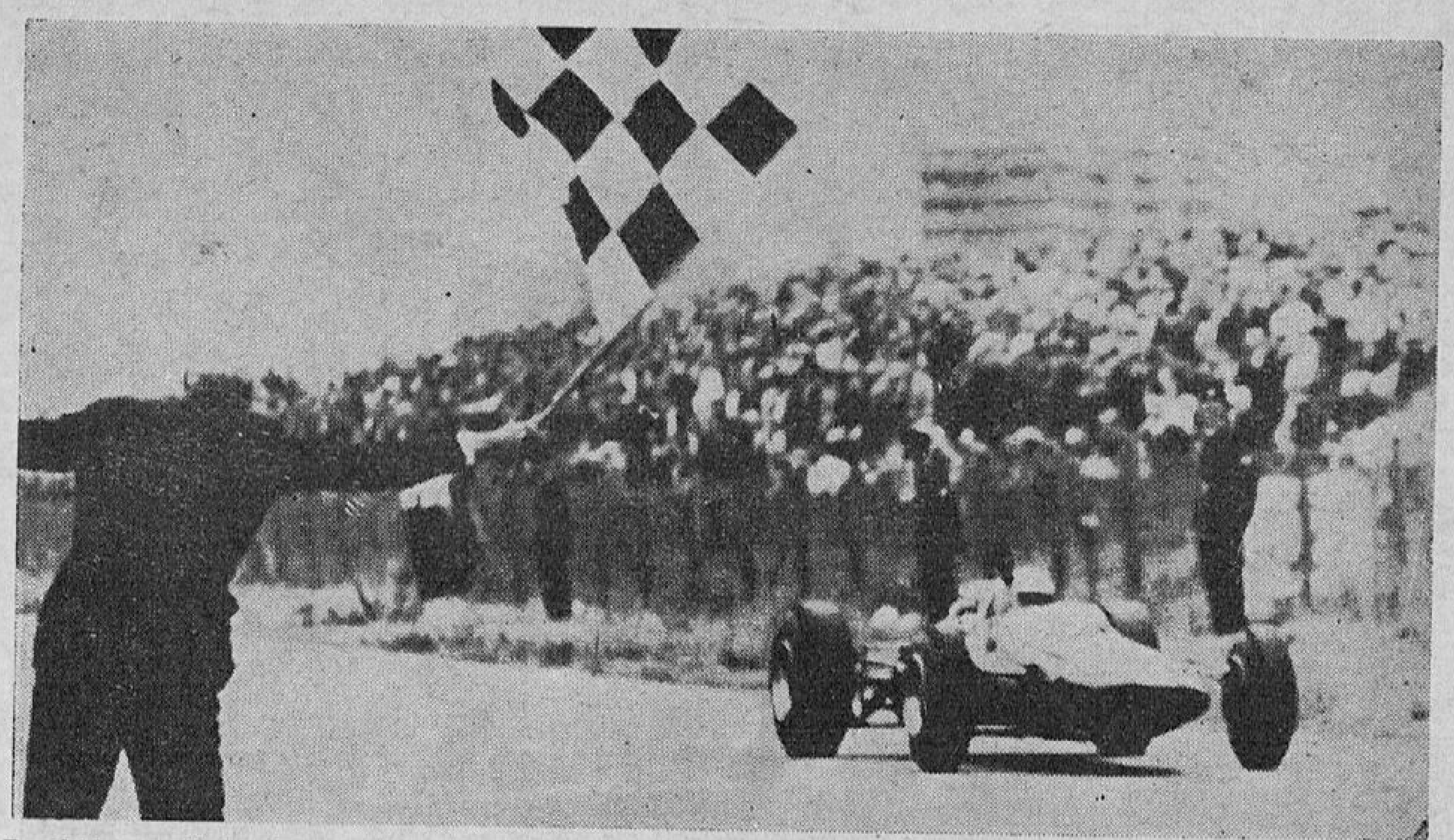
1º) Jim Clark, Lotus-Climax, 2h.05m. 25s.4/10, promedio: 180,280 Kmph.; 2º) Graham Hill, BRM, 2h.05m.28s.6/10; 3º) John Surtees, Ferrari, 2h.05m.53s.; 4º) Mike Spence, Lotus-Climax, 2h.06m.05s.; 5º) Jackie Stewart, BRM, 2h.06m.40s.; 6º) Dan Gurney, Braham-Climax (79 vueltas); 7º) Joakim Bonnier, Brabham-Climax; 8º) Frank Gardner, Brabham-BRM (78 vueltas); 9º) Joseph Siffert, Brabham BRM; 10º) Bruce McLaren, Cooper-Climax (77 vueltas).

G. P. de Holanda

Marcando records y por tercera vez consecutiva, el eximio volante escocés Jim Clark triunfó el 18 de julio ppdo. en el circuito holandés de Zandvoort, de 4.193 metros de longitud. Pese a no competir con la unidad titular, pues debió hacerlo con un Lotus de relevo, a raíz de que aquella no rendía en la medida esperada por Colin Chapman, lo mismo alcanzó un inobjetable triunfo. Las primeras de las ochenta vueltas presentó al frente a la máquina japonesa Honda conducida por el norteamericano Ritchie Ginther, seguido de muy cerca por el citado Clark y Graham Hill principalmente. Poco después, éste logró quebrar al virtual campeón y de inmediato hizo lo propio con Ginther, pero poco duró esa situación, ya que Clark comenzó una incontenible arremetida y en el sexto giro pasó a ocupar el lugar de privilegio. Luego fueron vanos los intentos de los restantes competidores para ofrecer lucha, por lo cual el interés de los aficionados se circunscribió en ver lo que ocurría a sus espaldas. En tal sentido corresponde señalar que Dan Gurney había superado a Graham Hill, pero detrás de éste venía descontando terreno en gran forma Jackie Stewart, por lo que no fue de extrañar que al promediar la justa se ubicara en el segundo puesto.

Clark en su esfuerzo por pasar a la vanguardia estableció en el quinto circuito, el record de vuelta con 1m.30s.6/10, a un promedio de 166,659, superando así ampliamente el guarismo anterior, en tanto que la media horaria fijada para la carrera de 162,326, también constituye una nueva marca tope. Sin embargo, las vueltas de clasificación fueron ganadas por Graham Hill, con 1m.30s.7/10 y un promedio de 166,420 Kmph.

Circuito: De Zandvoort, de 4.193 metros de perímetro.



También en Holanda logró imponerse Jim Clark, inscribiendo por tercera vez consecutiva su nombre en el historial del clásico "Gran Premio de los Países Bajos". 15 días después la escena de su llegada triunfal habría de repetirse en el dificilísimo circuito de Nuerburgring al adjudicarse por primera vez el tradicional Gran Premio de Alemania.

Clasificación final - 80 vueltas 335,440 Km.

1º) Jim Clark, Lotus-Climax, 2h.03m. 59s.1/10, promedio: 162,326 Kmph.; 2º) Jackie Stewart, BRM, 2h.04m.07s.1/10; 3º) Dan Gurney, Brabham-Climax, 2h. 04m.12s.1/10; 4º) Graham Hill, BRM, 2h. 04m.44s.2/10; 5º) Denis Hulme, Brabham, (79 vueltas); 6º) Ritchie Ginther, Honda; 7º) John Surtees, Ferrari, 8º) Mike Spence, Lotus-Climax; 9º) Lorenzo Bandini, Ferrari; 10º) Innes Ireland, Lotus-BRM, (78 vueltas); 11º) Frank Gardner, Brabham (77 vueltas).

G. P. de Alemania

El 1º de agosto se disputó en el difícil circuito de Nurburgring (22.810 metros) otra jornada por el certamen anual de Conductores. Jim Clark, que ganó las pruebas de clasificación, la carrera y estableció record de vuelta, logra así la conquista del título máximo luego de imponerse en seis de las siete competencias cumplidas hasta el presente y cuando aún restan efectuarse otras cuatro. Al respecto, cabe señalar que en la prueba de Mónaco no estuvo presente, en razón de tener que participar al día siguiente en Indianápolis donde, como se recordará, conquistó un triunfo sensacional. Indudablemente, el "escocés volador" ha puesto de relieve —ya lo hizo en temporadas anteriores— pero en ésta ha sobrepasado todos los límites, una excepcional capacidad que no tiene parangón, pues ha vencido en toda clase de escenarios y si algo faltaba era precisamente un triunfo en la dificilísima pista alemana, donde nunca había logrado imponerse. Ahora sólo queda por ver quien resultará subcampeón, pues existen tres candidatos con serias y fundadas aspiraciones (Graham Hill y la revelación, Jackie Stewart) y otro, el actual campeón John Surtees, pero ya con menos posibilidades, aunque cabe esperar una reacción final. En cuanto a la carrera, ésta tuvo un trámite unilateral, por cuanto Jim Clark asumió la vanguardia desde el principio y merced a la marcha pareja y medida que impuso arribó al cabo de las 15 vueltas con apreciables ventajas sobre G. Hill, el que nada tuvo que hacer ante la manifiesta superioridad del ganador. Cerrando este pelotón de punta llegó Dan Gurney, y luego lo hicieron aunque completamente retrasados, Jochen Rindt, Jack Brabham, Lorenzo Bandini y Joakim Bonnier. En suma, otra brillante demostración de Jim Clark.

Circuito: Nurburgring, de 22.810 metros de extensión.

Pruebas de clasificación

1º) Jim Clark, Lotus-Climax V-8, 8m. 22s.7/10, promedio: 163,400 Kmph.

Clasificación final - 15 vueltas 342,150 Km.

1º) Jim Clark, Lotus-Climax V-8, 2h. 7m.52s.4/10, prom.: 160,700 Kmph.; 2º) Graham Hill, BRM, 2h.08m.08s.3/10; 3º) Dan Gurney, Braham-Climax, 2h.08m.13s. 8/10; 4º) Jochem Rindt, Cooper-Climax, 2h.11m.22s.; 5º) Jack Brabham, Brabham-Climax, 2h.12m.33s.6/10; 6º) Lorenzo Bandini, Ferrari, 2h.13m.01s.; 7º) Joakim Bonnier, Brabham-Climax, 2h.13m.50s.9/10; 8º) Masten Gregory, BRM (14 vueltas). Record de vuelta: Jim Clark, 8m.24s.1/10, promedio: 162,800 Kmph.

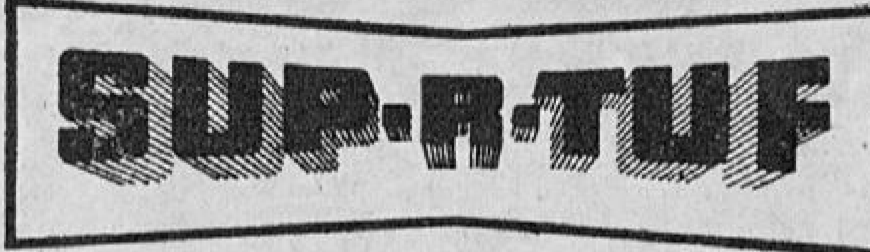


Con una amplia sonrisa refleja su inmensa satisfacción Jim Clark, al ser coronado ganador del Gran Premio de su país. El joven volante de Escocia está pasando indudablemente por el mejor momento de su rutilante campaña deportiva

UN NUEVO JUEGO DE CUBIERTAS ES UNA COMPRA IMPORTANTE.
USTED BUSCA TODA LA SEGURIDAD, CONFIANZA
Y KILOMETRAJE QUE SU DINERO PUEDA COMPRAR.

COMPARE CALIDAD... y ud. elegirá FIRESTONE

AHORA CON EL NUEVO COMPUESTO DE CAUCHO



(pronúnciese Supertóf)

NUEVO CAUCHO SUP-R-TUF

Este nuevo y revolucionario compuesto de caucho, elimina los desgastes prematuros, facilita el mayor rendimiento del neumático, ofrece una mayor seguridad y posibilita una marcha suave en cualquier carretera.

BANDA DE RODAMIENTO CIENTIFICAMENTE DISEÑADA

Miles de ángulos científicamente diseñados en la banda de rodamiento, se ajustan automáticamente entre sí, para posibilitar una tracción más segura, mayor estabilidad, desgaste parejo y mayor protección durante la marcha.

CUERPO DE TELAS MAS REFORZADO

El tratamiento especial de cuerdas reforzadas que Firestone aplica a todas las cubiertas para coches de pasajeros, hace posible un alto porcentaje de rendimiento en cada cubierta, y la provee de un máximo de protección contra golpes y pinchaduras.



Busque este símbolo Firestone **"Marca de Calidad"** en todas las cubiertas que usted compre. El es su seguro de vida, confianza y economía. Exija cubiertas y cámaras Firestone, con Garantía Escrita sin límite de tiempo.

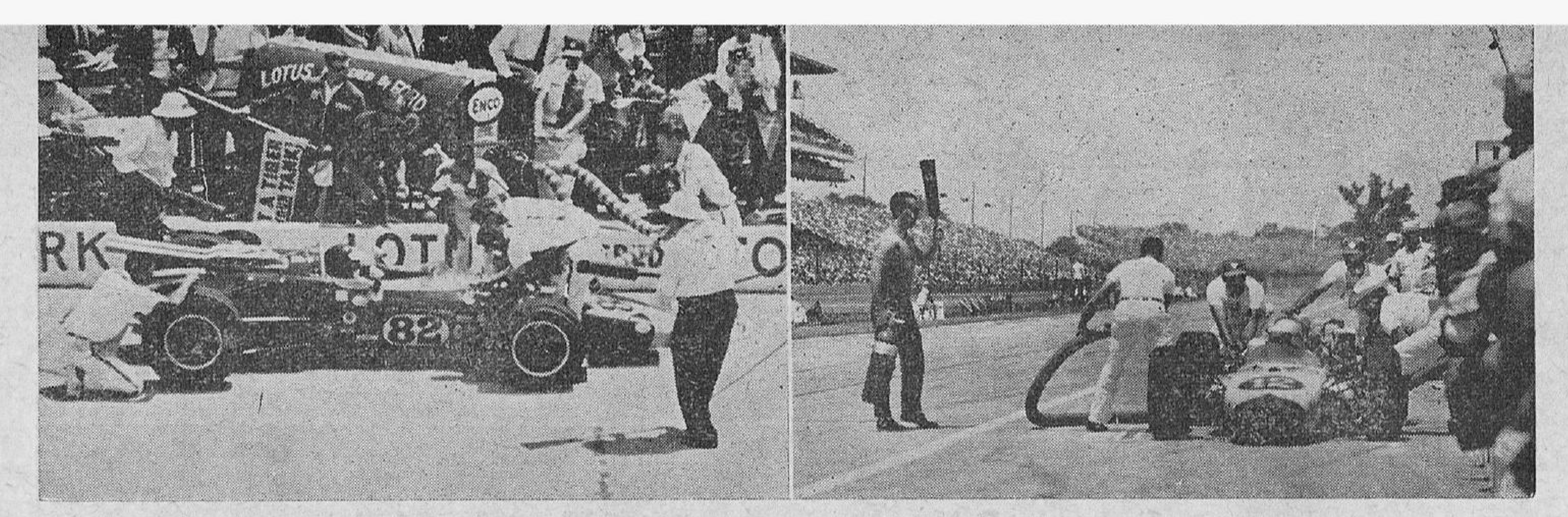
PARA MEJOR RECAUCHUTAJE
DE SUS CUBIERTAS
EXIJA MATERIAL
DE REPARACION FIRESTONE

DONDEQUIERA QUE LAS RUEDAS GIRAN...

Firestone

ES SU SIMBOLO DE CALIDAD Y SERVICIO

GRANT ADVERTISING



IZQUIERDA: Interesante enfoque que registra una de las dos detenciones que debió realizar Jim Clark para reabastecerse de combustible. Cronómetro en mano, el director del equipo Lotus Ford, Ing. Colin Chapman, sigue atentamente el trabajo febril que realizan los auxiliares mecánicos. — DERECHA: Reaprovisionamiento del debutante en Indianápolis, Mario Andretti, clasificado tercero tras consagratoria actuación. Actualmente encabeza las posiciones del campeonato nacional de los EE. UU.

ALGO MAS SOBRE INDIANAPOLIS 1965

Completando la serie de informaciones que hemos venido brindando referentes a la 49ª edición de las 500 Millas de Indianápolis, transcribimos parte del material oficial del Indianápolis Motor Speedway, llegado como otras veces por intermedio de la muy gentil gestión de Mr. Albert W. Bloemker, Director de Publicidad de la nombrada empresa de espectáculos deportivos automovilísticos. Las citas y datos que podrán leerse a continuación, nos parecen de sumo interés para los aficionados, por cuanto contienen la fría verdad de lo acontecido en la pista de Indiana según la exacta referencia de las cifras con respecto a los tiempos de detención en los puestos de abastecimientos, a los tiempos y promedios de las pruebas de clasificación y parciales de carrera, y al total obtenido en premios por cada uno de los diez primeros clasificados.

Asimismo, al señalar estos puntos, reconocemos un error: Jim Clark no batió en 1965 todos los records parciales de carrera, como habíamos afirmado; permanecen los registros para 4, 20 y 30 vueltas establecidos por el mismo Clark y Bobby Marshman respectivamente, durante la prueba de 1964.

INFORME DE LAS PARADAS EN LOS PUESTOS DE ABASTECIMIENTOS Y/O CAUSAS DE ABANDONO, DE TODOS LOS COMPETIDORES DE LAS 500 MILLAS DE 1965

1er. lugar: Jim Clark, Lotus Ford Nº 82. Vuelta 67ª, 0:21, combustible. Vuelta 137ª, 0:25 combustible. Total detenido: 0:46.

2º lugar: "Parnelli" Jones, Agajanian Kuzma-Lotus Ford Nº 98. Vuelta 63ª, 0:41, combustible. Vuelta 118ª, 0:29, combustible. Vuelta 161ª, 0:27, combustible. Total: 1:37.

3º lugar: Mario Andretti, Dean Van Lines - Ford Nº 12. Vuelta 68ª, 0:37, combustible. Vuelta 138ª, 0:28, combustible. Total: 1:05.

4º lugar: Al Miller, Alderman - Lotus Ford Nº 74 - Vuelta 21ª, 1:05 combustible. Vuelta 59ª, 0:45 combustible. Vuelta 94ª, 0:21 combustible. Vuelta 116ª, 0:24, combustible. Vuelta 153ª, 0:17 combustible. Total: 2:52.

5º lugar: Gordon Johncock, Weiberger Wilsick - Offenhauser Nº 76. Vuelta 69ª, 1:19, combustible. Vuelta 132ª, 0:39, combustible. Total: 1:58.

6º lugar: Mickey Rupp, Central Excavating - Offenhauser Nº 81. Vuelta 66ª, 0:49, combustible. Vuelta 127ª, 0:45, combustible. Vuelta 176ª, 0:53, combustible. Total: 2:27.

7º lugar: Bobby Johns, Lotus-Ford, Nº 83. Vuelta 75ª, 0:43, combustible. Vuelta 142ª, 0:23, combustible. Total 1:06.

8º lugar: Don Branson, Wynn Watson - Ford Nº 4. Vuelta 72ª, 0:36, combustible. Vuelta 126ª, 1:02, combustible. Vuelta 149ª, 0:50, combustible. Total: 2:28.

9º lugar: Al Unser, Sheraton Thompson - Lola Ford, Nº 45. Vuelta 75ª, 0:23 combustible. Vuelta 142ª, 0:43, combustible. Vuelta 173ª, 0:23, (bandera negra de detención) para comprobación de pérdida de aceite por rastros de éste sobre la cola. Total 1:29.

10º lugar: Eddie Johnson, Chapman - Offenhauser, Nº 23. Vuelta 71ª, 0:32, combustible. Vuelta 141ª, 0:33, combustible. Total: 1:05.

11º lugar: Lloyd Ruby, Dupont Halibrand - Ford Nº 7. Vuelta 19ª, 1:22, combustible. Vuelta 91ª, 0:38, combustible. Vuelta 171ª, 0:17, combustible. Total: 2:17.

12º lugar: Len Sutton, Bryant Vollstedt - Ford Nº 16. Vuelta 21ª, 1:03, cambio de rodado derecho delantero y combustible. Vuelta 79ª, 0:43, cambio de rodado izquierdo delantero y derecho trasero, y combustible. Vuelta 80ª, 0:32, consulta. Vuleta 84ª, 0:19, consulta. Vuelta 100ª, 18:05, cambio de inyector —con motor detenido—, y arranque. Vuelta 170ª, 0:39, combustible. Total: 21:21.

13º lugar: Johnny Boyd, Bryant BRP - Ford Nº 14. Vuelta 33ª, 1:11, trabajo sobre el motor. Vuelta 56ª, 0:50, combustible. Vuelta 112ª, 0:35, combustible. Vuelta 141ª, deserción por fallas en la caja de velocidades.

14º lugar: Walt Hansgen, MG Huffaker - Offenhauser Nº 53. Vuelta 65ª, 1:11, combustible. Vuelta 101ª, 0:30, combustible. Vuelta 106ª, 3:36, cambio de bujías y surtidores del sistema de inyección. Vuelta 111ª, 3:02, combustible, y nuevo cambio en los inyectores. Vuelta 116ª, 4:29, trabajo en el panel del radiador para su limpieza. Vuelta 119ª, abandono por inconvenientes en la línea de combustible.

15º lugar: Anthony J. Foyt, Jr., Sheraton Thompson - Lotus Ford Nº 1. Vuelta 75ª, 0:44, combustible. Vuelta 115ª, 0:50, y abandono por inconvenientes en la transmisión.

16º lugar: Bud Tingelstad, American Red Ball-Lola Ford, Nº 5. Vuelta 72ª, 0:34, combustible. Vuelta 115ª, abandono por accidente (motivado por fallas de fundición en la rueda trasera derecha).

17º lugar: Billy Foster, Vollstedt - Offenhauser Nº 66. Vuelta 63ª, 1:03, combustible. Vuelta 86ª, abandono por rotura de cañería de agua.

18º lugar: Arnie Knepper, Konstant Hot - Offenhauser Nº 18. Vuelta 70ª, 0:34, combustible. Vuelta 80ª, abandono por rotura de pared de cilindro.

19º lugar: Bobby Unser, STP Ferguson Novi Nº 9. Vuelta 55ª, 0:36, agua para el conductor. Vuelta 70ª, abandono por fallas en el super-cargador de la línea de aceite.

20º lugar: Jim McElreath, Zink Urschell Brabham - Offenhauser Nº 52. Vuelta 66ª, 0:24, combustible. Vuelta 67ª, abandono por fallas en la transmisión.

21º lugar: George Snider, Gerdhard - Offenhauser Nº 94. Vuelta 65ª, abandono por fallas en la caja de velocidades.

22º lugar: Ronnie Duman, Travelon Gerdhard - Offenhauser Nº 65. Vuelta 63ª, fuera de carrera por fallas en la caja de velocidades.

23º lugar: Masten Gregory, Bryant BRP - Ford Nº 41. Vuelta 55ª, 0:46, combustible. Vuelta 57ª, 1:35, consulta sobre la presión de aceite. Vuelta 60º, abandono por fallas en el sistema de lubricación.

24º lugar: Bob Veith, MG Huffaker - Offenhauser Nº 54. Vuelta 59ª, abandono por rotura de pistón.

25º lugar: Chuck Stevenson, Vita Fresh - Offenhauser Nº 88. Vuelta 51ª, fuera de carrera por rotura de pistón.

26º lugar: Dan Gurney, Yamaha Lotus Ford Nº 17. Vuelta 43ª, fuera de carrera por inconvenientes en el sistema de lubricación.

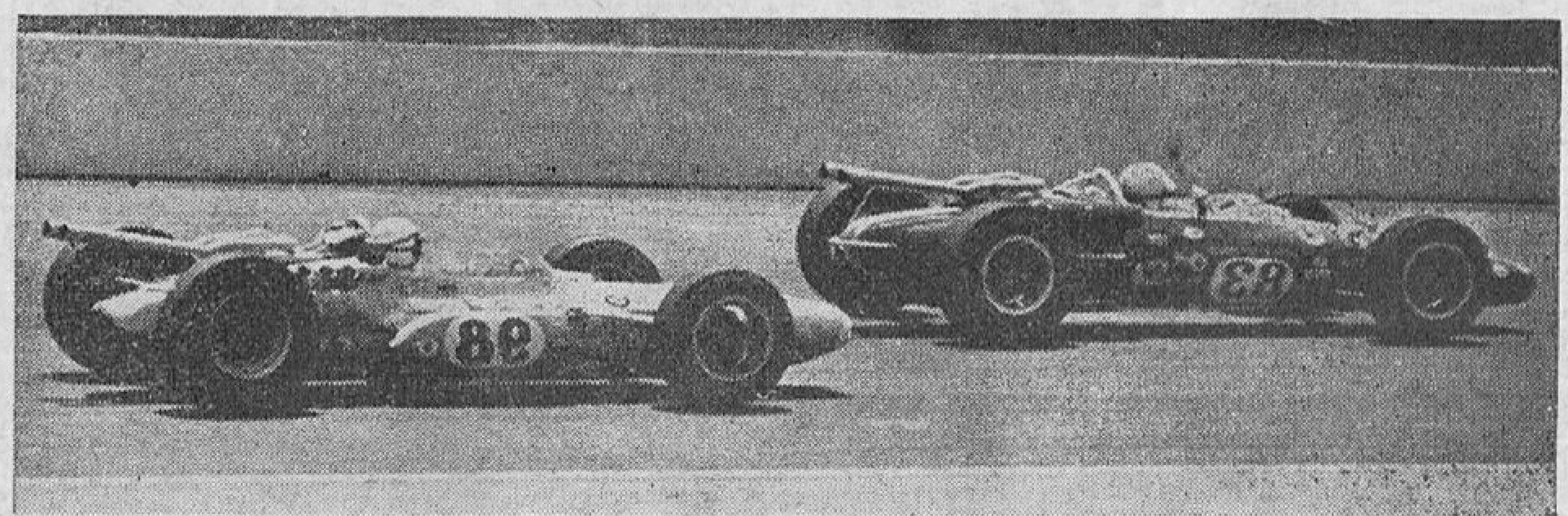
27º lugar: Jerry Grant, Bardhal MG Huffaker - Offenhauser, Nº 48. Vuelta 17ª, 2:57, fallas de motor, cambio del gato "A". Vuelta 20ª, 1:33, fallas de motor, prueba de bujías. Vuelta 22ª, 3:49, fallas de motor, limpieza de la línea de combustible y prueba de válvula. Vuelta 24ª, 14:30, reemplazo de magneto. Vuelta 29ª, 4:21, reemplazo de bujías. Vuelta 31ª, abandono por fallas de magneto y alimentación de combustible.

28: lugar: Chuck Rodee, Weir's Hallibrand - Offenhauser Nº 19. Vuelta 29ª, fuera de carrera por pérdida de lubricante de la caja de velocidades.

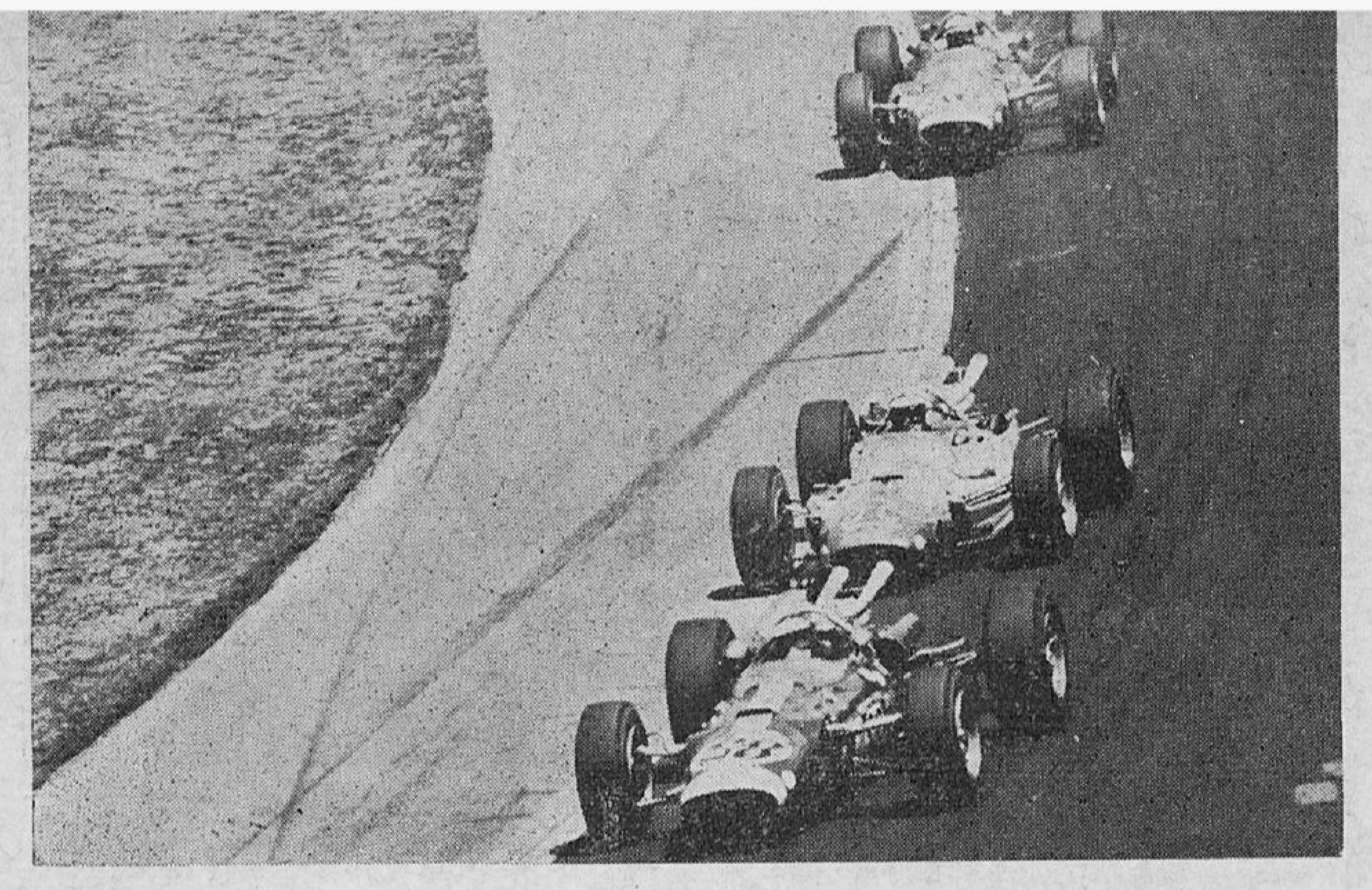
29º lugar: Joey Leonard, All American Hallibrand - Ford Nº 29. Vuelta 28ª, abandono por fallas de embrague.

30º lugar: Roger McCluskey, All American Hallibrand - Ford Nº 25. Vuelta 17ª, 0:30, consulta. Vuelta 19ª, abandono por fallas de embrague.

31º lugar: Johnny Rutherford, Racing Associates Hallibrand - Ford Nº 24. Vuelta 16ª, fuera de carrera por fallas de transmisión en directa.



Bobby Johns, (Nº 83), compañero de equipo de Jimmy Clark, es hostigado desde muy cerca por "Parnelli" Jones (Nº 98), quien, poco más adelante, habría de superarlo.



En espectacular "tandem", Jimmy Clark, Anthony J. Foyt y Rufus "Parnelli" Jones, figuras de primerísimo plano en las 500 Millas de Indianápolis 1965, aparecen tomando la curva suroeste del Indianápolis Motor Speedway.

32º lugar: Bill Cheesbourg, Lane Fulbricht Gerdhart - Offenhauser Nº 47. Vuelta 15ª, abandono por fallas de magneto.

33º lugar: Jim Hurtubise, STP - Novi, Nº 59. Vuelta 2ª, abandono por rotura de transmisión.

RECORDS OFICIALES DEL AUTODROMO DE INDIANAPOLIS AL 1º DE JUNIO DE 1965

PRUEBAS DE CLASIFICACION

1 vuelta (2,5 millas): Anthony J. Foyt, Jr.; Sheraton Thompson - Lotus Ford, 0:55,57; 161,958 millas/hora (260,590 km./hora).

4 vueltas (10 millas): El mismo corredor y máquina, 3:43,28; 161,233; (259,423 km.).

Ambos establecidos en 1965.

PARCIALES DE CARRERA

A excepción de los que se señalen, todos los records que siguen corresponden a este año de 1965:

1 vuelta (2,5 millas): Jim Clark, Lotus - Ford, 0:59,45; 151,388 millas/hora (243,583 km./hora).

2 vueltas (5 millas): A. J. Foyt, Jr., Sheraton Thompson - Lotus Ford, 1:58,20; 152,284 millas (245,025 km.).

4 vueltas (10 millas: Jim Clark, Lotus - Ford, 3:54,46; 153,544 millas (247,052 km.). (Establecido en 1964).

10 vueltas (25 millas: Jim Clark, Lotus - Ford, 9:42,81; 154,424 millas (248,468 km.).

20 vueltas (50 millas): Bobby Marshmann, Pure Oil Firebird Special, (Lotus Ford), 19:24,29; 154,601 millas (248,753 km.). (Establecido en 1964).

30 vueltas (75 millas): Bobby Marshmann, Pure Oil Firebird Special, (Lotus Ford), 29:05,20; 154,710 millas (248,928 km.). (Establecido en 1964).

40 vueltas (100 millas): Jim Clark, Lotus - Ford, 39:34,31; 151,623 millas, (243,961 km.).

50 vueltas (125 millas): Jim Clark, Lotus - Ford, 49:17,55; 152,153 millas (244,814 km.).

60 vueltas (150 millas): Jim Clark, Lotus-Ford, 59:01,25; 152,489 millas, (245,354 km.).

70 vueltas (175 millas): A. J. Foyt, Jr., Sheraton Thompson, Lotus - Ford, 1:08:51,57; 152,484 millas (245,346 km.).

Todos los parciales siguientes, así como el record de la distancia total, pertenecen a Jim Clark, sobre Lotus - Ford, en la competencia de 1965:

80 vueltas (200 millas): 1:19:10,17; 151,574 millas (243,882 km.).

90 vueltas (225 millas): 1:28:51,89; 151,916 millas (244,432 km.).

100 vueltas (250 millas): 1:38:33,85; 152,185 millas (244,865 km.).

110 vueltas (275 millas): 1:48:16,44; 152,391 millas (245,197 km.).

120 vueltas (300 millas): 1:58:11,21; 152,301 millas (245,052 km.).

130 vueltas (325 millas): 2:08:28,90; 151,773 millas (244,202 km.).

140 vueltas (350 millas): 2:18:58,83; 151,100 millas (243,119 km.).

150 vueltas (375 millas): 2:28:52,21; 151,138 millas (243,181 km.).

160 vueltas (400 millas): 2:38:47,25; 151,145 millas (242,738 km.). 151,092 millas (243,107 km.).

180 vueltas (450 millas): 2:58:48,79; 150,996 millas (242,952 km.).

190 vueltas (475 millas): 3:08:54,52; 150,867 millas (242,745 km.).

200 vueltas (500 millas): 3:19:05,34; 150,686 millas (242,453 km.).

LISTA OFICIAL DE PREMIOS DE LOS 10 PRIMEROS CLASIFICADOS

Hemos traducido a pesos nacionales argentinos la cantidad de dólares que se adjudicó cada uno de los 10 primeros clasificados en las 500 Millas de Indianápolis 1965, considerando un equivalente de m$n. 200/ U$S. 1.

Jim Clark	33.324.200,—
"Parnelli" Jones . .	12.932.200,—
Mario Andretti . . .	8.510.200,—
Al Miller	5.328.200,—
Gordon Johncock . .	4.396.200,—
Mickey Rupp . . .	3.794.200,—
Bobby Johns . . .	3.377.200,—
Don Branson . . .	3.275.200,—
Al Unser	2.893.200,—
Eddie Johnson . . .	2.931.200,—
TOTAL distribuido en premios	125.679.846,—

Jim Clark también se adjudicó el Plymouth Fury que hizo de "pace car" en la partida de la competencia, además de una media docena de trofeos, y premios diversos.

100 Millas de Langhorne

Jim McElreath se impuso en la competencia de 100 Millas de Langhorne, para la categoría Campeonato, resultando así el primero en lograr la segunda victoria en esta temporada. Mario Andretti, el brillante "rookie" de Indianápolis, llegó en segundo lugar, elevando su puntaje a 1.260 y encabezando las posiciones en la categoría. Un choque múltiple mandó al hospital a Mel Kenyon y Ralph Liguori, ambos con quemaduras. La colisión —una verdadera reacción en cadena—, ocurrió cuando el coche de Kenyon deslizó y embistió con la cola el parapeto exterior. Joe Leonard evitó a Kenyon realizando un "trompo", pero la nube de polvo levantada en la banquina interior entorpeció la visibilidad de Liguori, quien chocó contra la máquina de Kenyon rompiendo el tanque de combustible de ésta y originando el incendio. Luego Jim Hurtubise se llevó por delante ambos coches, pero logró escapar con leves quemaduras en los brazos y el cuello. Leonard resultó ileso. Este accidente fue el segundo del día, ya que previamente Arnie Knepper perdió una rueda en la vuelta 13ª y rozó el muro de contención. La rotura de un caño de combustible originó fuego, el cual destruyó el coche, pero Knepper también escapó sin lesiones. Como consecuencia de los accidentes la competencia se corrió bajo bandera de precaución durante 35 millas de su recorrido total. Andretti tomó la punta en la vuelta 50ª, y llegó a tener una ventaja de unos 60 metros, pero McElreath pudo acortar la diferencia durante la bandera amarilla, y luego superó al triestino cuando se dió el "vía". Andretti declaró que durante las vueltas a menor velocidad se le empastaron las bujías.

La competencia, otorgó en premios la suma de 32.900 dólares, de los cuales 7.350 fueron para McElreath. Concurrieron más de 39.000 personas al nuevo escenario pavimentado, para presenciar la competencia cuya clasificación resultó como sigue: 1º) Jim McElreath; 2º) Mario Andretti; 3º) Lloyd Ruby; 4º) Bud Tingelstad; 5º) Billy Foster y 6º) Roonie Duman. Las pruebas de clasificación fueron ganadas por Mario Andretti.

POSICIONES DEL CAMPEONATO NACIONAL

1º) Mario Andretti	1.260	pts.
2º) Jim Clark	1.000	"
3º) Parnelli Jones	1.000	"
4º) Jim McElreath	780	"
5º) Gordon Johncock	640	"
6º) Al Miller	600	"
7º) Don Branson	550	"
8º) Mickey Rupp	500	"
9º) Ronnie Duman	410	"
10º) Lloyd Ruby	390	"
11º) Bud Tingelstad	240	"

Exhiben el Lotus-Ford en la Feria Mundial

EN EL PABELLON FORD DE LA FERIA Mundial de Nueva York se halla en exhibición el Lotus-Ford que en la pista de Indianápolis, además de su categórico triunfo, se constituyó en un verdadero "laboratorio rodante" para la División Autolite de la Ford Motor Company.

Los estudios fueron realizados por los ingenieros de la División Autolite en cuyo programa se incluyó: alternador, bujías, distribuidor, bobina, batería y regulador. Estos productos habían sido incorporados a los planes de perfeccionamiento para comprobar su rendimiento y durabilidad. Los excelentes resultados quedaron ampliamente demostrados.

La experiencia realizada con los materiales utilizados, hizo que hayan sido incluidos de inmediato para su fabricación standard, por lo que el nuevo sistema de encendido podrá verse dentro de muy poco tiempo en los coches Ford de gran serie. Por otra parte, estos resultados ratificaron una vez más el profundo significado que tienen las competencias automovilísticas con sus aportes para la permanente evolución de la industria automotor.





IZQUIERDA: Instantes después de haberse dado la señal de partida de la primera serie, el ganador de la misma, Rubén Roux, ya se ha situado en la vanguardia, acosado por los veteranos Félix A. Peduzzi y Pablo Gulle, mientras algo más atrás asoman el notable Renault 1093 de Gastón Perkins y el Ford V. 8 ortodoxo de C. Galbato. — DERECHA: En los tramos iniciales de la 2ª serie, vemos aquí dominando la situación al vencedor de ese parcial, Jorge Cupeiro, quien es seguido por Hugo Gimeno y Ricardo Domínguez.

H. GIMENO se impuso en Córdoba

La Asociación Cordobesa de Volantes, veterana y muy prestigiosa institución de la citada provincia mediterránea, al organizar su sexta edición para Turismo de Carretera prescindió de su tradicional vuelta en ruta abierta. Se inclinó por la alternativa más lógica dadas las actuales circunstancias; efectuó su carrera en un circuito.

Optó así por la variante que es producto de un razonamiento que creemos muy juicioso. No se dejó seducir por la facilidad con que se otorgan fechas en la más popular de nuestras categorías. Dicha conducta estaba sustentada en una criteriosa proporción; a menor recorrido y costos, mayor número de inscriptos. Pero el resultado no conformó plenamente pues muchos de los presentes no son precisamente del T.C.

Es que en este irracional calendario desapareció toda mesura, todo club sin distinción de antecedentes está participando en una especie de "ruleta rusa". Todos están expuestos a la crisis. En cualquier momento un determinado ente organizador puede encontrarse con que en mitad de la carrera no tiene más coches. Casi le sucede a San Francisco (pese a la magnífica acción de sus dirigentes).

¿Qué ofreció Córdoba?, presentó un escenario elegido con "sentido de fierros". Desde el imprevisto y muy cerrado viraje que exigía bruscos rebajes y espectaculares frenadas, hasta las rectas en tobogán que permitían grandes aceleraciones, y pasando por las rotondas y desniveles, todo ello configuraba un lugar apto para los hábiles. La pista gusta porque permite apreciar defectos y virtudes, porque no admite improvisaciones. Resumiendo; porque vemos no sólo muñecas para el volante sino también para la caja.

No estaban muchos, pero sí los había muy capacitados. Jorge Cupeiro con la máquina del momento; el "Chevytú", Pablo Gulle siempre joven y actualizado con su empanada que es una joyita, Loeffel con el otro Super-400 el de chasis y carrocería ortodoxa, R. Roux que reaparecía con su "negrita", Gimeno, Galbato, Peduzzi, Domínguez, y entre los autos de serie modificados, el gran Nasif Estéfano con Volvo 1.800, además Gastón Perkins y Eduardo Copello en sendos Renaults. Como el lector puede apreciar, gran cantidad de pisteros.

En las pruebas de clasificación el sábado, los cinco mejores tiempos fueron los siguientes: Gulle; 1m.51s.6/10 a 106,451 Kms.p/h. de promedio; Cupeiro, 1m.52s. 2/10; Roux, 1m.52s.3/10; Gimeno, 1m.53s. 2/10 y Peduzzi, 1m.54s.4/10. La reunión constaba de dos series a diez vueltas, repechaje a cinco y final a veinte giros.



Experto "pistero", Hugo Gimeno se adjudicó una significativa victoria en la prueba final, haciendo gravitar la valiosa experiencia aquilatada a través de su extensa campaña en la categoría Mecánica Nacional.

PRIMERA SERIE: RUBEN ROUX

Esta fue la mejor confrontación de la tarde. La diferencia de 2/10 de segundo con que el piloto de Monte Grande superó al popular "Ñato" Gulle exime de mayores comentarios. La lucha por el primer puesto se planteó entre los citados desde el primer momento. La "empanada" del mendocino se defendía muy bien en lo sinuoso por su especial adaptación para la pista, pero Roux, que es "zorro viejo" en estos trazados, se mantuvo en una misma línea, contando con un poco más de velocidad que aquél.

El tercer puesto tuvo su dueño indiscutido en Félix Peduzzi. El cuarto fue motivo de una porfía muy enérgica por parte de Copello, Galbato, que se retrasó por desperfectos, Gastón Perkins y Loeffel que debió abandonar. La clasificación fue la siguiente: 1º) R. Roux; en 18m.55s.6/10 con Chevrolet, a un promedio de 104,605 kms.p/h.; 2º) Gulle, 18m. 55s.8/10 con Chevrolet; 3º) Peduzzi, 19m. 28s.9/10 también con Chevrolet; 4º) E. Copello con Renault en 19m.36s.9/10 y 5º) Galbato en 20m.10s.5/10 con Ford V-8.

SEGUNDA SERIE: JORGE CUPEIRO

Esta serie, salvo los primeros instantes en que Gimeno estuvo a su rueda, fue un monólogo de Cupeiro, la superioridad aplastante del Chevy II y la magnífica sensibilidad de su piloto eliminó en esta batería toda posibilidad de amenaza sobre sus posiciones. Ricardo Domínguez, tercero, nos dio otra muestra de su constante superación. Se clasificaron así: 1º Cupeiro con Chevy II 400 "Super" en 19m.16s. a una media de 102,768 Kms.; 2º) Gimeno con Dodge Valiant, en 19m.48s. 7/10; 3º) Domínguez en 20m.11s.8/10 con Chevrolet, 4º) Gainza Paz con Morris, en 20m.52s.4/10 y 5º) Tulio Montero con Ford, en 20m.56s.7/10.

El repechaje se lo adjudicó Carlos W. Loeffel con Chevrolet Super-400 en 10m. 15s.6/10 a una media de 96,328 kms.p/h. Lo escoltaron: Pourciel, Tortone, Feijóo, Gener, Nagel y Lorenzo San.

La prueba final no contó con la presencia de Cupeiro, gran favorito. La causa la comentamos más adelante. La lucha se reanudó entre Gulle y Roux. El primero estuvo en la vanguardia hasta la tercera vuelta, poco después abandonaba. Inmediatamente se adelantó Gimeno a Roux y no dejaría esa posición hasta su triunfo final. El ganador de la primera serie pronto quedó en los boxes con su linda coupé. Ya no habría otra alternativa hasta la bajada de la bandera a cuadros, que consagraría a un nuevo triunfador en el ámbito del T.C. Gimeno es un hombre que conoce los secretos de la pista, y une a ello las cualidades natas de todo buen rutero. Con un motor que puede dar mucho más como lo es el producto Chrysler Argentina y al cual no se le escatiman gastos, es un volante que dará que hablar muy seguido.

DESCALIFICACION DE CUPEIRO

El hecho es uno solo. Problemas en los frenos del "Chevy" al ganar su serie, hicieron que la reparación se demorara hasta después del repechaje como lo estipula el reglamento de la prueba. Ciertos inconvenientes retrasaron el trabajo a tal punto que a la hora de comenzar la final el coche no estaba listo, existen varias versiones sobre lo que ocurrió luego. Lo cierto es que el piloto de "Pepe" González solicitó tiempo al comisario deportivo siéndole concedido un plazo de 6 minutos. Ofrecemos al aficionado la versión que trasunta más fidelidad por haber sido confirmada por la mayoría de los responsables. Cuando venció el término acordado, el comisario Sr. Julio Rosso largó la prueba. Cupeiro terminaba su labor mientras se cumplía la 1ra. vuelta. Al parecer, sin el consentimiento de la autoridad máxima de la carrera, se le dio paso (por acción de un banderillero y del Sr. Pte. de la entidad organizadora). Lo demás es cosa sabida. Se le ordenó parar. El mismo volante se acercó al comisario y le pidió repetidas disculpas.

PRUEBA FINAL a 20 vueltas
Recorrido: 66 Kms. - Circuito de 3.300 m.

1º) Hugo Gimeno, Dodge - Valiant 6, 39m.39s.8/10, 20 vtas.; 2º) Ricardo Domínguez, Chevrolet 6, 39m.59s.7/10, 20 vtas.; 3º) Félix Peduzzi, Chevrolet 6, 40m. 00s., 20 vtas.; 4º) Gastón Perkins, Renault 1093, 40m.17s.2/10, 20 vtas.; 5º) Nasif Estéfano, Volvo 1800, 40m.31s.5/10, 20 vtas.; 6º) G. Gainza Paz, Morris Mini Cooper, 41m.14s.2/10, 20 vtas.; 7º) Tulio Montero, Ford V-8, 41m.48s.5/10, 20 vtas.; 8º) Juan Pomodoro, Isard 1204, 40m.53s. 6/10, 19 vtas.; 9º) Federico Urruti, Volvo 1800, 41m.27s.1/10, 19 vtas.; 10º) Carmelo Galbato, Ford V-8, 41m.26s.7/10, 19 vtas. Promedio del ganador: 99,840 Kms.p/h. Record de vuelta: Hugo Gimeno en la 2ª con 1m.52s.6/10 - Promedio: 105,506 Kms.p/h.



Oscar Cordonnier, meritorio ganador de la 3ª Vuelta de Cuyo, se desplaza sobre un puente durante la primera etapa.

CRISIS TOTAL EN CUYO: SOLO 4 FINALIZARON LA PRUEBA

En la valuación previa a toda competencia con respecto a sus posibilidades de éxito, la "Tercera Vuelta de Cuyo" presentaba antecedentes organizativos y de itinerario altamente auspiciosos. Sus casi 1.800 Kms. de tierra, ripio, pavimento, incluyendo la más amplia variedad de trepadas, descensos, curvas y badenes; todo eso, con el aditamento de la experiencia y capacidad del Automóvil Club Mendoza, su similar de San Luis y la Asociación Sanjuanina de Volantes, eran elementos como para reeditar una gran carrera que no se disputaba desde hacía más de una década.

Pero he aquí que un factor capital estaba resentido. El humano. Del mínimo indispensable (40 ó 50 máquinas) para una prueba de tal extensión únicamente dieciseis partieron de San Luis rumbo a Luján de Cuyo. El poco optimismo reinante entre los entendidos respondía a la presencia de hombres de reconocida capacidad conductiva en la zona de montaña y de fuerte andar en el llano; llámense Alzaga, Bordeu, Manzano, Di Palma, Gimeno, Galbato y Nasif Estéfano con un Volvo 1800.

Se largó desde la capital puntana. A poco de iniciar la marcha se tuvo la certidumbre de que lo que se presumía estaba ocurriendo. Juan M. Bordeu y José Manzano, conduciendo ambos en lo difícil con potencia y maestría sus sendos Chevrolets cuatro bancadas, lograban distanciarse rápidamente de sus adversarios. En la primera neutralización, en Villa Mercedes, y corriendo todavía en territorio de San Luis bajo una intensa niebla (visibilidad 50-100 metros), el vehemente piloto mendocino establecía una "luz" de 1m.52s. sobre el balcarceño. La diferencia con respecto a los demás era ya superior a los seis minutos. Alzaga con su coupé Ford V-8 se ubicaba tercero en esos primeros 165,091 Kms. a 6m. 21s., Cordonnier a 8m.52s., y Di Palma a 9m.34s. Inmediatamente seguían Gimeno, Galbato, Tarducci y Estéfano. Si consideramos la probada capacidad conductiva de un "Rolo" Alzaga (por ejemplo) en el camino pesado, por simple razonamiento llegamos a la conclusión de que los punteros tenían en sus medios motrices una incuestionable superioridad (de 10 a 15 kms.) en velocidad, en relación a sus escoltas.

La salida de Villa Mercedes reservaba una dura prueba para el temple de José Manzano. El hombre de General Alvear reanudó resueltamente la lucha teniendo como miras el logro del liderazgo en la ruta, cosa muy lógica y humana, pues el próximo paso neutralizado era precisamente su ciudad de residencia. Estaba en la "cola" del rojo "chivo" de J. M. Bordeu cuando una deficiencia en el circuito de frenos (según se dijo) le produjo un vuelco sin consecuencias físicas pero que le causó importantes deterioros en el tren delantero. Su posterior arreglo, aún perdiendo mucho tiempo, lo dejaría en situación de realizar un impresionante "rush" que daría a la carrera cuyana la "sal" que le hacía falta.

En Alvear, a 573,123 Kms., el discípulo de Fangio tenía el camino expedito. Su ventaja con respecto a Cordonnier así lo confirmaba: 24m.7s., Alzaga y Di Palma ya habían pagado con sus abandonos el deseo de no perder contacto con los de vanguardia. Rotura de radiador el primero y bielas el segundo. Hasta allí el tercero se llamaba Hugo Gimeno.

El conductor del Dogde-Valiant "viajaba" muy lejos del líder pero a sólo 3m. y fracción de Cordonnier; Tarducci, Chabert y Galbato oscilaban en la hora de retraso respecto de la punta de la competencia.

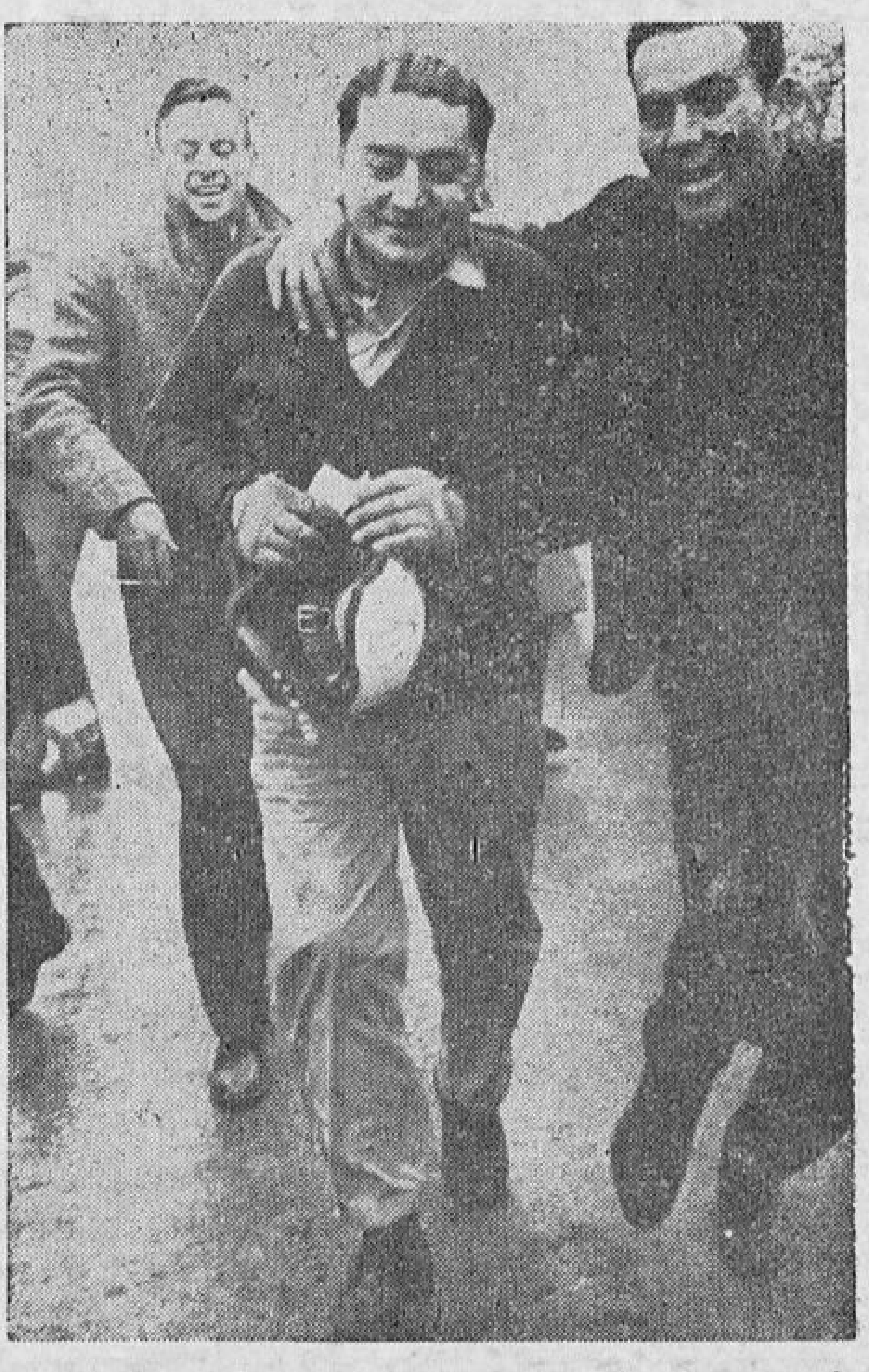
El panorama se le aclaraba a Juan Manuel II, pero..., lo imprevisto tenía reservada una última sorpresa. Treinta kilómetros antes del control neutral de San Rafael se produce la deserción del hasta entonces cómodo puntero en la clasificación general. Casi al mismo tiempo le sucede lo mismo a Gimeno, y allí sı que todo se vino abajo.

De ahí en más todo se hizo a un ritmo anodino. Compensó en parte la formidable performance de Manzano. Avanzando desde el fondo del lote, en medio de una lluvia torrencial compartida con nieve, él puso la vibración que faltaba. Sus parciales lo confirman. Quizá en esta etapa en que entró tercero y muy lejos, haya realizado una de las más grandes actuaciones de su corta pero brillante carrera. Arriesgó como pocas veces y llegó casi a media hora. Paradojas. El ganador, el ayacuchense Oscar Cordonnier cumplió una de sus habituales actuaciones. Corriendo con seguridad y mucho juicio construyó sobre el segundo, Tarducci, una diferencia de más de veinte minutos que le daba su gran tranquilidad para el futuro. En cuanto a Bordeu, demostró en su reaparición luego de sus quemaduras en la "Dos Océanos", que mantiene inalterable las virtudes que lo llevaron a ser auténtico Nº 2 del ránking.

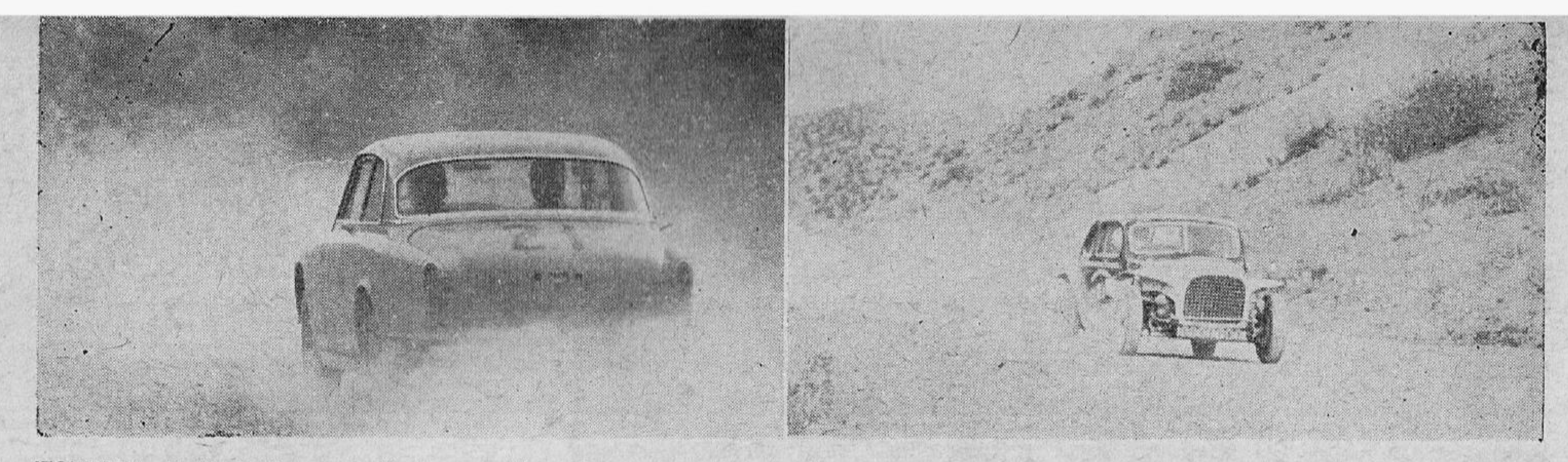
La segunda etapa, con más de 900 kms., en su gran mayoría de caminos de cornisa y ripio, y con sólo ocho coches en carrera (de los cuales unicamente Manzano - Cordonnier estaban enteros) mostraba sombrías perspectivas para corredores y organizadores. Pero antes de continuar con la carrera analizaremos un grave problema.

Los aficionados (y muchos que son un poco más que eso) se preguntan cuál es la causa de este descalabro. Al referirnos a las jornadas de San Francisco y Córdoba puntualizamos el peligro en ciernes. La insoportable sucesión de fechas. Ahora hizo crisis en forma alarmante.

Sí, incluso los que querían correr todos los domingos admiten en este momento su error. Lógico. El corredor es el que padece. En contraposición, los que nada pierden (y casi siempre ganan) son los que sostienen (o sostenían) que esta situación debe continuar. Pero todo esto se solucionaría con un límite máximo de fechas con puntaje. (12 ó 15). Organizando las competencias por zonas y adecuando los escenarios teniendo en cuenta la realidad geográfica de nuestro país. Esto es; estableciendo trazados que permitan una exacta apreciación de las cua-



Culminando la destacada campaña que venía cumpliendo en la presente temporada, el representante de Ayacucho, Oscar Cordonnier, tenaz llegador, hizo suya la victoria en la prueba que abarcó rutas de San Luis, Mendoza y San Juan, exigente itinerario que en las dos jornadas dejó un verdadero tendal de máquinas a lo largo del camino.



IZQUIERDA: Nasif Estéfano, clasificado magnífico 2º, con un Volvo 1.800, preparado en los talleres de R.E.N.C.A. de la ciudad de Rosario. — DERECHA: No obstante las dificultades de diversa índole que debió afrontar, el marplatense Raúl Chabert consiguió finalizar la dura competencia, ubicándose en la 3ª colocación.

lidades de manejo. El Turismo de Carretera, que originariamente era accesible a muchos sectores, paulatinamente se ha ido convirtiendo en una actividad muy onerosa y técnicamente compleja, transformando en altamente especializadas a las unidades de primera línea. Este frenesí en búsqueda de mayor potencia-velocidad trajo consigo la lógica reducción de la resistencia mecánica. A todo esto contribuyeron noveles organizaciones (y otras no tanto) que entraron en la vorágine de los 200 Kms.p/h., de media horaria a tal punto que antes de las largadas de muchas carreras sólo se escuchaba: "hoy seguro se pasan los doscientos". A nadie preocupaba si se vería manejo de alta consistencia o cuantos llegarían. No. ¿Qué se consiguió? Con los cortos recorridos, el excelente estado



El veterano representante de Mendoza, José Maimone, fue el cuarto y último de los "sobrevivientes" que consiguieron cubrir el recorrido total de la extensa carrera cuyana.

de los caminos, la super velocidad, se perdió el equilibrio y se marchó hacia una modalidad costosísima. A todos nos gustan estas magníficas realizaciones de nuestros talleristas pero también nos duele que muchos se vean desplazados por no poseer los medios económicos para luchar con éxito. Nuestra posición es bien conocida. Sostenemos que la única categoría capaz de lograr la militancia de una gran mayoría con un costo relativamente accesible es Turismo Nacional. Nuestra industria serviría de trampolín para volver a lo que fue la esencia del Turismo de Carretera en su época de mayor auge. Al de hoy, que cada día nos maravilla más con su rendimiento lo vemos como base de algo que en un futuro próximo nos pondría igualmente orgullosos: un auténtico Gran Turismo Nacional. Con estas dos modalidades, el automovilismo argentino daría un paso decisivo hacia su proyección técnico-deportiva.

Volvamos a la carrera. Una conducta "cantada" era la de Manzano. Conociéndolo, se suponía que saldría a buscar la punta. Teniendo en cuenta el largo y difícil tramo a recorrer, no era del todo errado pensar que sus grandes aptitudes para guiar, hicieran desvanecer los veintiséis minutos que lo separaban del representante de Ayacucho. No nos defraudó, a poco ganaba ya la etapa, pero un viejo problema en la presión de aceite lo dejó a la vera del camino. A su deserción se sumaban las de Tarducci y Flores. Poco más adelante lo hacía Galbato, quien después de andar muy fuerte y estar puntero rompió palier. A partir de entonces todo pasó a ser una larga espera. Sólo la excepcional habilidad de Nasif Estéfano, sobreponiéndose a muchos problemas, y ciertos inconvenientes de Cordonnier dieron algo de interés a la disputa. No obstante, merece una mención la honestidad deportiva de los volantes que en esta segunda etapa salieron a correr con todo. En especial para tres: José Manzano, sabiendo que tenía un 2do. puesto asegurado al quedarse Tarducci, no especuló en ningún momento y salió en busca de la punta como siempre. Jugó y perdió. No se quejó. Lo mismo Carmelo Galbato, excelente conductor y correcto deportista, al quedarse los que le precedían en la clasificación general y responderle su coche no se entregó al conformismo. Siguió "fierreando", ofreciendo el espectáculo que faltaba. Cordonnier tuvo su premio, su auto es prolijo, sobrio. No de los más rápidos, no hay medios, pero sí mucho amor y trabajo. Taller.

Es de los primeros de la segunda línea, siempre al máximo aunque no le alcance. Por esto, y por que siempre llega se lo considera un regularista veloz, sabemos que es más que eso. La verdad la escuchamos de un colaborador suyo en San Francisco: "Oscar siempre anda con todo pero faltan vueltas, menos mal que no se rompe".

En esta oportunidad sí probablemente salió a cuidar un poco. No era para menos, por primera vez estaba seguro. Pero cuando Manzano acortaba diferencias, se olvidó de todo y aceptó el reto. Casi le cuesta la victoria, su triunfo no se desmerece por los pocos que llegaron. Los buenos y guapos como Cordonnier lo merecen plenamente.

RESULTADOS GENERALES

Primera Etapa - San Luis-Luján de Cuyo
Distancia: 856,087 Kms.

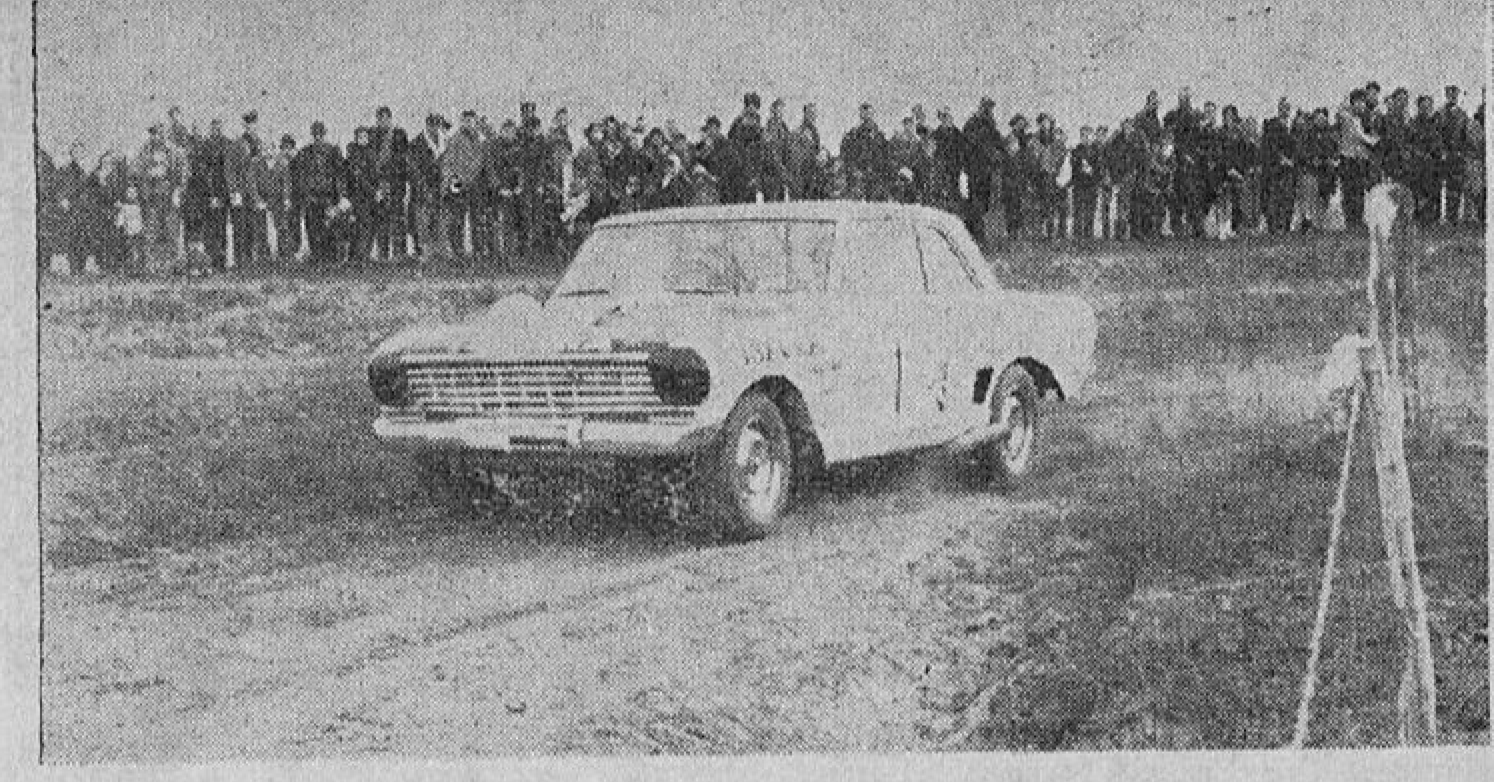
1º) Oscar Cordonnier, Chevrolet 6, 5h. 47m.22s.1/5; 2º) Mario Tarducci, Chevrolet 6, 6h.11m.32s.; 3º) José Manzano, Chevrolet 6, 6h.13m.59s.; 4º) Raúl Chabert, Ford V-8, 6h.48m.01s.; 5º) Nasif Estéfano, Volvo 1800, 6h.54m.30s.; 6º) Carmelo Galbato, Ford V-8, 6h.56m.13s.; 7º) José Maimone, Ford V-8, 7h.53m.07s.; 8º) Jorge Flores, Ford V-8, 8h.23m.20s. Promedio del ganador: 147,868 Kms.p/h. Largaron 16 - Llegaron 8 - Promedio de arribos: 50 %.

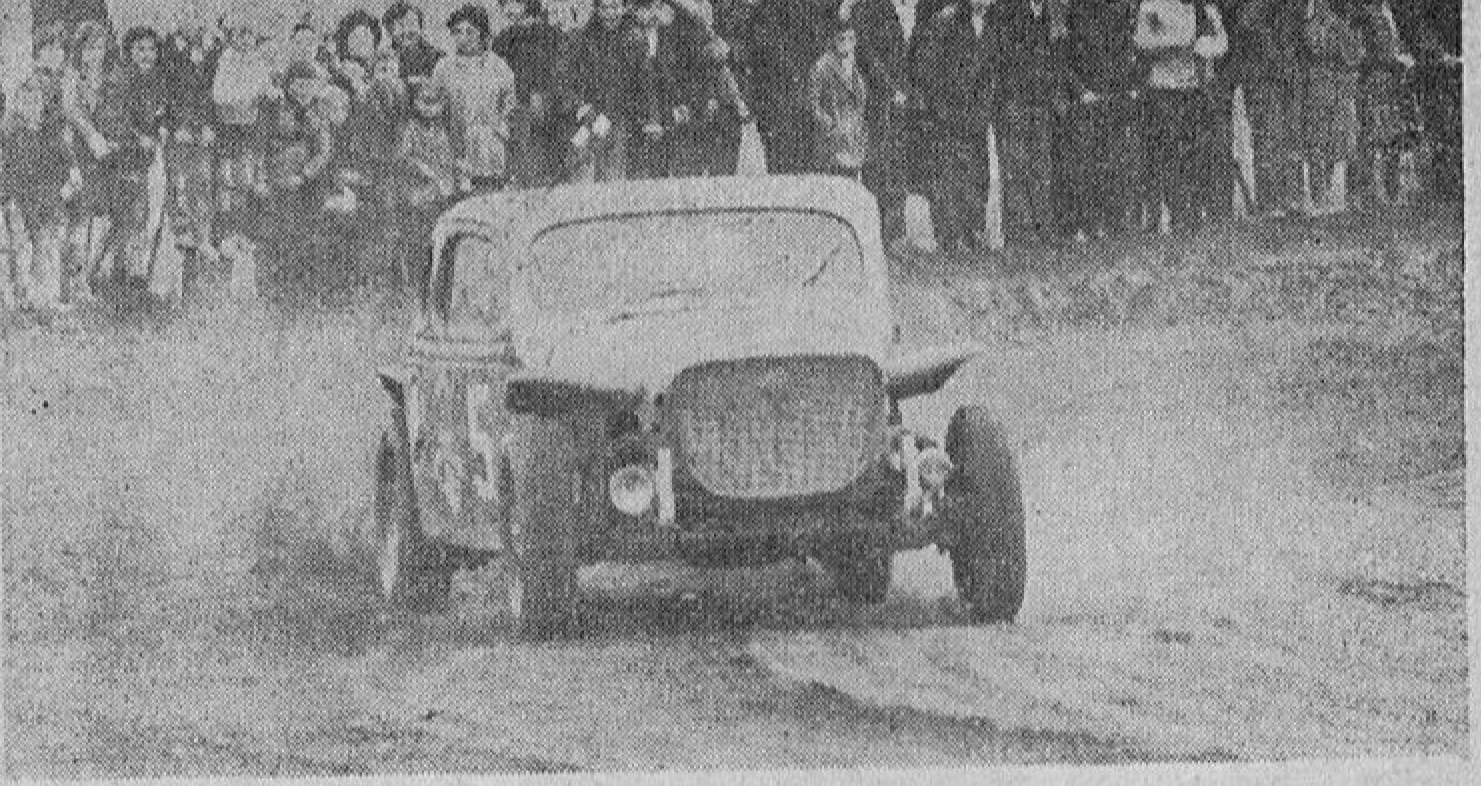
Segunda Etapa - Luján de Cuyo-San Luis
Distancia: 908,508 Kms.

1º) Oscar Cordonnier, Chevrolet 6, 7h. 52m.25s.4/5; 2º) Nasif Estéfano, Volvo 1800, 7h.57m.28s.2/5; 3º) Raúl Chabert, Ford V-8, 8h.41m.57s.3/5; 4º) José Maimone, Ford V-8, 8h.45m.50s.4/5. Promedio del Ganador: 115,383 Kms.p/h. Largaron 8. Llegaron 4. Promedio de arribos: 50%. 50 %.

CLASIFICACION GENERAL - SAN LUIS LUJAN DE CUYO - SAN LUIS
DISTANCIA: 1.764,595 Kms.

1º) Oscar Cordonnier, Chevrolet 6, 13h. 39m.48s.; 2º) Nasif Estéfano, Volvo 1800, 14h.51m.58s.2/5; 3º) Raúl Chabert, Ford V-8, 15h.29m.58s.3/5; 4º) José Maimone, Ford V-8, 16h.38m.57s.4/5. Media horaria del ganador: 129,148 kms.p/h. Promedio general de arribos: 25%.





IZQUIERDA: El vencedor de la Primera Vuelta de General Pico, Jorge Cupeiro, tomando una curva en los rigurosos caminos pampeanos. — **DERECHA:** Hugo Gimeno, clasificado segundo en La Pampa, sorprendido en un espectacular "derrapage" controlado.

Sigue ganando CUPEIRO

Fotos: **ENRIQUE LUIS BIANCO**

La realización de las tres últimas competencias de Turismo Carretera en fines de semana consecutivos, —los que fueron del 18 de julio al 1º de agosto inclusive—, significaron para la fórmula "Chevytú" - Cupeiro otros tantos triunfos, en cada uno de los cuales quedó fehacientemente demostrada la superioridad del binomio aludido. La PRIMERA VUELTA DE GENERAL PICO, la 3ª VUELTA DE CARLOS CASARES y la 12ª VUELTA DE CHACABUCO, presentaron escenarios con características de verdadera exigencia para el medio mecánico y las dotes conductivas del piloto. Las condiciones de los circuitos carreteros fueron normales en los dos primeros eventos citados, pero en la última carrera la lluvia dejó en mal estado los tramos de tierra, y debieron trabajar previamente a la disputa, las moto-niveladoras, llevando a un costado del camino la capa superficial barrosa. La referencia es elocuente en cuanto al terreno en el cual obtuvo su novena victoria el Chevrolet de José Froilán González, superando a los ortodoxos T.C. que ya no pueden ofrecerle lucha. Hemos agotado el bagaje de calificativos para señalar la sobresaliente campaña de este compacto en la categoría más importante del automovilismo deportivo argentino; por ello nos cuidaremos de redundar en el elogio del rendimiento mecánico —aplastante para sus competidores—, y del perfecto manejo que realiza Cupeiro sobre la máquina.

Si alguna duda hubiera todavía existido sobre la capacidad del coche para desenvolverse en cualquier tipo de camino, forzosamente habrá desaparecido luego de esta serie de victorias. Solamente queda la incógnita de su comportamiento en un escenario como el de la prueba de Carlos Paz (incógnita por no concurrencia hasta el momento), pero es seguro que las condiciones de tenida, frenaje y potencia motriz evidenciadas le permitirán al blanquinegro Chevy II el logro de una excelente performance. Por nuestra parte descontamos esa realidad, basados en la conducción verdaderamente magistral de su piloto.

Todo lo expuesto refiere a la unidad mecánica dominante en la categoría, gracias a los esfuerzos de quien tuvo la visión y el coraje necesarios para innovar, trabajando sobre un coche verdaderamente funcional. No nos engañamos ni pretendemos falsear los hechos: el Chevy II Nova ha llegado mucho más lejos de lo que podría un Turismo Nacional. No lo es siquiera en su origen, ya que la unidad es importada y tiene una preparación muy especial, permitida por el actual reglamento del Turismo Carretera. Pero hay en él comunidad de características básicas estructurales, en la parte motriz y de chasis, con las unidades que produce la Industria Nacional. (Acéptese involucrado en el término chasis la idea del conjunto integral carrocería - suspensiones). Y es precisamente en la solvencia de la estructura monocasco, en su capacidad de resistencia a los esfuerzos físico-mecánicos y su racionalidad no admitida inexplicablemente hasta recién ahora, donde vemos la razón de una fórmula Turismo Nacional como la que desde hace tiempo propugnamos. Razón técnica de la cual derivan otras económicas, no menos importantes para el pleno desenvolvimiento de la categoría, cuya consideración hemos llevado a cabo en anteriores oportunidades, y sobre las que no vamos a insistir. Sólo nos permitimos una vez más, sugerir la atención de las máximas autoridades del deporte automotor nacional, a este punto de vital importancia.

De indiscutida valía fue la tercera colocación alcanzada en Gral. Pico por Raúl Cotet, quien fuera muy eficiente acompañante del siempre recordado Juancito Gálvez. El ahora piloto de ATMA, va afianzándose cada vez más, alternando de igual a igual con encumbrados exponentes de la más popular de nuestras categorías.

GENERAL PICO

El orden de partida para la PRIMERA VUELTA DE GENERAL PICO, competencia muy bien organizada por el Club Sportivo Independiente de la localidad pampeana aludida, lo determinó el tiempo empleado para recorrer un circuito de poco más de tres kilómetros. Allí el Chevy II demostró su poderío, y Cupeiro la bondad de su manejo, batiendo el record anterior del circuito, en poder de José Manzano. La clasificación, cuya lista completa damos más abajo, insinuó en algunos casos las posibilidades que asistieron a los participantes al día siguiente. Tal, por ejemplo, el de Cupeiro, quien obtuvo una victoria cómoda, contundente, al cabo de cuatro vueltas a un circuito carretero de casi 150 km. de recorrido, con poco menos de un centenar de ellos de tierra. Precisamente, ésta indujo al vencedor a establecer prontamente diferencias, para ajustar luego su andar a las exigencias de sus competidores, que en un principio fueron las de Rubén Roux (en ciertos tramos de la primera vuelta, en la vanguardia por tiempo), hasta su abandono en la segunda. En ese primer circuito Cupeiro estableció el mejor tiempo del día. A la deserción de Roux se sumó la de Pairetti, y no hubo entonces quien inquietara al piloto de Froilán González. Hugo Gimeno resultó el más veloz del resto, obteniendo la segunda colocación a casi 7 minutos de diferencia del vencedor, y superando por 50 segundos y 3m.12s., respectivamente, a Raúl Cotet y Armando Ríos. Estos últimos respondieron a sus antecedentes, en especial Ríos, atendido nuevamente en la parte mecánica por el eficiente "tuner" Bernardo H. Pérez.

CARLOS CASARES

La 3ª VUELTA DE CARLOS CASARES incluía en su itinerario —un tanto extenso en relación a otros circuitos carreteros— más pavimento que tierra, pero con muchas curvas en el tramo de superficie natural. Los 39 competidores del principio de la prueba contaban entre sus principales figuras a Juan Manuel Bordeu, reapareciendo éste luego de su accidente en la competencia "Dos Océanos". En verdad, el ambiente consideraba valiosa la confrontación del más veloz T.C. ortodoxo en manos del muy hábil Bordeu, y el aún discutido "Chevytú", en atención a características mecánicas, de escenario y de conducción ofrecidas en la eventualidad. Nuevamente, el binomio "Chevytú" - Cupeiro pasó airoso la exigencia, punteando en la carrera casi desde su iniciación (en la primera vuelta estableció el registro más veloz) y manteniendo un tren de marcha que le permitió fijar al final de las tres giros una diferencia de casi 3 minutos sobre el rojo Chevrolet de Balcarce. Entre las deserciones cabe citar las de Pairetti, Loeffel y Di Palma. En el aspecto técnico se produjo la novedad de un debut importante: el Ford V.8 F-100 de Angel T. Rienzi. Luego de superado un contratiempo sin importancia, que lo relegó en la primera vuelta, Rienzi apuró la marcha y llegó a adjudicarse la 3ª y última, en promisoria demostración de poderío de la planta motriz. Lo apuntado le valió la conquista de un quinto puesto, tras de Ríos y Tempone, que augura mejores clasificaciones para el futuro.

CHACABUCO

En CHACABUCO hubo mucho barro. Si bien, como ya citáramos, trabajaron las máquinas camineras, en algunos lugares la superficie de rodado era un verdadero fangal. No obstante, el lógico vencedor de los últimos tiempos no tuvo inconvenientes para desarrollar su plan de carrera, conduciendo el Chevy II con evidente seguridad. Fue el que mejor anduvo en las zonas de más barro, demostrando eficiencia de manejo y estabilidad del medio mecánico. Su competidor más peligroso —Bordeu—, tuvo un inconveniente al principio de la prueba que lo retrasó un tanto; luego, durante el transcurso del cuarto circuito, una falla de frenos motivó la deliberada colisión con una alcantarilla (para evitar la embestida contra el público muy mal ubicado), y el consecuente abandono por desperfectos mecánicos. Rubén Roux volvió a tropezar con inconvenientes mecánicos que le impidieron disputar la segunda colocación. Sólo lo hizo en un principio, para dejar el puesto en manos de Manzano, quien realizó un buen trabajo conductivo, logrando arribar al cabo de 7 vueltas a poco menos de 7 minutos de Cupeiro. Asimismo, cabe destacar el desempeño del tercer clasificado, Juan C. Perkins, vencedor de 2 parciales —5º y 7º circuitos—, sobre un bien preparado Ford V.8. Luis Villa, Bertolotto y Marincovich siguieron en la clasificación de un lote con ausencias notables de primeras figuras, pero no por ello menos meritorio en su conquista.

El resultado de la competencia de Cha-





IZQUIERDA: Nuevamente ganador, Jorge Cupeiro con el velocísimo Chevy II de José F. González, ha sido enfocado en plena curva en la Tercera Vuelta de Carlos Casares. — DERECHA: Auspicioso puede considerarse el retorno de Juan Manuel Bordeu, después del serio accidente que experimentara en el Gran Premio "Dos Océanos". Fue escolta de Cupeiro en Carlos Casares, obligándolo a mantener un intenso ritmo de carrera.

cabuco, aparte el hecho de su significación técnica, ha permitido a Jorge Cupeiro pasar a encabezar las posiciones del Campeonato Argentino de T.C., según detalle consignado más abajo, y constituirse en uno de los más firmes aspirantes al título.

RESULTADOS GENERALES

1ª VUELTA DE GENERAL PICO

Organizó: Club Sportivo Independiente de Gral. Pico.

Pruebas de Clasificación

Circuito: 3.100 metros

1º) Jorge Cupeiro, Chevy II, 400 "Super", 1m.31s.5/10. Promedio: 121,967 Km./hora; 2º) Armando J. Ríos, Chevrolet 6 "Super", 1m.32s.; 3º) Rubén Roux, Chevrolet 6, 1m.32s.; 4º) Luis R. Di Palma, Chevrolet 6, 1m.33s.7/10; 5º) Hugo Gimeno, De Soto - Valiant, 1m.34s.4/10; 6º) Carlos A. Pairetti, Chevrolet 6, 1m.34s.4/10; 7º) Félix A. Peduzzi, Chevrolet 6, 1m.35s.7/10; 8º) Norberto Polinori, Chevrolet 6, 1m.36s.7/10; 9º) Juan Carlos Perkins, Ford V-8, 1m.36s.8/10; 10º) Raúl Chabert, Ford V-8, 1m.37s.4/10; 11º) Juan Carlos Latuff, Ford V-8, 1m.38s.9/10; 12º) Raúl Rodríguez, Chevrolet 6, 1m.39s.8/10; 13º) Floreal Colás, Ford V-8, 1m.39s.9/10; 14º) Raúl Cotet, Ford V-8, 1m.40s.9/10; 15º) Julio R. Faustino, Chevrolet 6, 1m.41s.2/10.

Cumplieron la prueba de clasificación, además, Luis Gimeno (chileno); Aníbal A. Muñoz (Ford V-8); Juan Luluaga (Chevrolet); Raúl Jaras (chileno, Chevrolet); Nello Marsili (Ford V-8); Rafael Baldrés (Chevrolet); Ricardo Bonnano (Chevrolet); Marcial A. Feijóo (Ford V-8); Luis A. Ferraris (Ford V-8); Osvaldo J. Cortti (Chevrolet 6); Manuel Armella (Chevrolet 6); Sergio Bocher; Juan Silvestre (Ford V-8); Delio Nardini (Chevrolet).

Además, largaron la prueba, de acuerdo a sorteo: Erverto Rodríguez (Chevrolet) y Roberto Vigorito.

CLASIFICACION FINAL

18/7/65

Circuito: carretero mixto de 144 km. de extensión (96 km. de tierra).

4 vueltas - 576 km. de recorrido total

1º Jorge Cupeiro, Chevy II 400 "Super", 3h.30m.53s.4/10. Promedio: 163,851 km./hora.
2º Hugo Gimeno, De Soto-Valiant, 3h.37m.43s.4/10.
3º Raúl Cotet, Ford V-8, 3h.38m.33s.
4º Armando J. Ríos, Chevrolet 6 "Super", 3h.40m.55s.2/10.
5º Erverto Rodríguez, Chevrolet 6, 3h.43m.37s.
6º Luis Di Palma, Chevrolet 6, 3h.48m.15s.2/10.
7º Juan Carlos Perkins, Ford V-8, 3h.50m.44s.6/10.
8º Félix A. Peduzzi, Chevrolet 6, 3h.57m.05s.2/10.
9º Aníbal Muñoz, Ford V-8, 4h.00m.26s.6/10.
10º Delio Nardini, Chevrolet 6, 4h.05m.40s.6/10.
11º Nello Marsili, Ford V-8, 4h.09m.00s.
12º Luis A. Ferraris, Ford V-8, 3h.46m.25s. (3 vueltas).



Técnicamente asistido de nuevo por el prestigioso preparador Bernardo H. Pérez, Armando J. Ríos vuelve a los primeros planos, que hace algunas temporadas ocupara con preferencia. Su tercer puesto en la Vuelta de Carlos Casares pone en evidencia una alentadora recuperación.




IZQUIERDA: Ha comenzado a llover, y a pesar de lo resbaladizo del terreno, el ya repetido ganador, Jorge Cupeiro, no encuentra dificultades para avanzar con firmeza hacia el triunfo en la XII Vuelta de Chacabuco. — DERECHA: Cubiertos de barro sus coches, Luis J. Villa y Juan C. Perkins luchan "palmo a palmo" por la tercera colocación.

13º Juan Carlos Latuff, Chevrolet 6, 3h. 54m.31s. (3 vueltas).
14º Raúl Rodríguez, Chevrolet 6, 4h.20m. 51s. (3 vueltas).
Ganadores de vuelta: 1ra. Jorge Cupeiro, 48m.18s.2/10 (record, promedio: 178,862 km./hora); 2ª Cupeiro, 51m. 56s.2/10; 3ª Juan C. Perkins, 53m.27s. 8/10; 4ª Raúl Cotet, 55m.08s.

25/7/65

3ª VUELTA CIUDAD DE CARLOS CASARES

Organizó: Automóvil Club de la localidad.
Circuito: Carretero mixto, de 230,270 km. de extensión (140,270 km. de pavimento).

CLASIFICACION FINAL
3 vueltas - 690,810 km.

1º Jorge Cupeiro, Chevy II "400" Super, 3h.54m.04s.8/10. Promedio: 177,070 km./hora.
2º Juan Manuel Bordeu, Chevrolet 6, 3h. 56m.59s.2/10.
3º Armando J. Ríos, Chevrolet 6, Super, 4h.03m.30s.4/10.
4º Antonio O. Tempone, Ford V-8, 4h. 07m.04s.2/10.
5º Angel T. Rienzi, Ford V-8 F-100, 4h. 07m.21s.2/10.
6º Raúl Cotet, Ford V-8, 4h.10m.01s.2/10.
7º Erverto Rodríguez, Chevrolet 6, 4h. 10m.03s.8/10.
8º Rubén Roux, Chevrolet 6, 4h.15m.07s.
9º Juan Luluaga, Ford V-8, 4h.18m.37s. 6/10.
10º Luis J. Villa, Ford V-8, 4h.19m.44s.2/10.
11º Héctor Marcelino, Ford V-8, 4h.33m. 23s.8/10.
12º Fernando Mártore, Ford V-8, 4h.35m. 07s.
13º José Irungaray, Ford V-8, 4h.39m.15s. 4/10.
14º Marcial A. Feijóo, Ford V-8, 4h.39m. 21s.2/10.
15º Felipe Dalesio, Ford V-8, 4h.44m.00s. 8/10.
16º Miguel Carioli, Chevrolet 6, 5h.12m. 21s.2/10.
17º Juan C. Perkins, Ford V-8, 2h.44m.58s. 2/10 (2 vueltas).
18º Carmelo Galbato, Ford V-8, 2h.50m. 31s.4/10 (2 vueltas).
19º Manuel Armella, Ford V-8, 2h.59m. 11s.8/10 (2 vueltas).
20º Juan Barreiro, Ford V-8, 3h.06m.00s. (2 vueltas).
21º Enrique Bravi, Chevrolet, 3h.13m.04s. 8/10 (2 vueltas).
22º Ricardo Bonnano, Chevrolet 6, 4h. 27m.55s.2/10 (2 vueltas).
23º Nicolás Bonifacio, Ford V-8, 5h.23m. 41s. (2 vueltas).
Ganadores de vueltas: 1ª Jorge Cupeiro, 1h.14m.54s.8/10 (record, 184,429 km./hora); 2ª Cupeiro, 1h.18m.27s.4/10; 3ª Angel T. Rienzi, 1h.19m.55s.8/10.

1/8/65

12ª VUELTA CENTENARIO DE CHACABUCO

Organizó: Auto Moto Club local.
Circuito: Carretero mixto, de 81,500 km. (59,750 km. de pavimento).

CLASIFICACION FINAL
7 vueltas - 570,500 km.

1º Jorge Cupeiro, Chevy II "400" Super, 3h.34m.44s.2/10. Promedio: 159,404 km./hora.
2º José Manzano, Chevrolet 6, 3h.41m. 28s.8/10.
3º Juan C. Perkins, Ford V-8, 3h.46m. 57s.2/10.
4º Luis J. Villa, Ford V-8, 3h.50m.02s.2/10.
5º Antonio Bertolotto, Ford V-8, 3h.55m. 44s.8/10.
6º Carlos Marincovich, Chevrolet 6, 3h. 59m.06s.8/10.
7º Otto A. Parodi, Ford V-8, 3h.00m.18s.
8º Norberto Pascuali, Chevrolet 6, 3h. 27m.43s.4/10 (6 vueltas).
9º Nicolás Bonifacio, Chevrolet 6, 3h. 30m.46s.8/10 (6 vueltas).
10º Jorge Grimoldi, Ford V-8, 3h.34m.24s. 8/10 (6 vueltas).
11º Mario Tarducci, Chevrolet 6, 3h.38m. 26s. (6 vueltas).
12º "Nahuel Cuará", Ford V-8, 3h.41m. 27s.4/10 (6 vueltas).
13º Enrique Bravi, Chevrolet 6, 4h.06m. 17s.2/10 (6 vueltas).
14º Néstor Arosa, Ford V-8, 4h.35m.36s. 2/10 (5 vueltas).
15º Juan Hernandorena, Ford V-8, 3h. 35m.52s.4/10 (5 vueltas).
16º Félix A. Peduzzi, Chevrolet 6, 2h.11m. 02s. (4 vueltas).
17º César Viñales, Chevrolet 6, 2h.40m. 21s. (4 vueltas).
18º César Castagnola, Ford V-8, 3h.04m. 22s. (4 vueltas).
19º Julio Santiago, Ford V-8, 3h.29m.17s 4/10 (4 vueltas).
Ganadores de vueltas: 1ra. Jorge Cupeiro, 30m.27s.8/10; 2ª Cupeiro, 29m.57s.; 3ª Cupeiro, 29m.40s.6/10 (record: 165,706 km./hora); 4ª Cupeiro, 30m. 39s.8/10; 5ª Juan C. Perkins, 31m.15s.; 6ª Cupeiro, 30m.54s.; 7ª Perkins, 31m. 20s.

LAS POSICIONES DEL CAMPEONATO T.C. (al 1º de agosto)

1º) Jorge Cupeiro, 72 puntos; 2º Dante Emiliozzi, 66; 3º) Rodolfo de Alzaga, 29; 4º) Oscar Cordonnier, 28; 5º) Carlos A. Pairetti, 24; 6º) Carlos Loeffel, Hugo A. Gimeno y Raúl Chabert, 21; 9º) Eduardo Casá, 15,5; 10º) Marcos Ciani, 15; 11º) José Manzano y Nasif Estéfano, 12; 13º) Juan M. Bordeu, Luis R. Di Palma y Atilio Viale del Carril, 10; 16º) Raúl Gougy, 7; 17º) Armando J. Ríos y Antonio Bertolotto, 6,5; 19º) R. Domínguez y Carlos Marincovich, 4; 21º) Juan Carlos Perkins, Mario Tarducci, Teófilo Bordeu, José Maimone, y Raúl Cotet, 3; 26º) Carmelo Galbato, 2,5; 27º) V. Sergio y Raúl Jaras, 2; 29º) Norberto Aloé, Antonio O. Tempone, Félix A. Peduzzi, J. Faustino, Pablo Facchini, L. J. Villa, 1; 35º) Gastón Perkins, 0,5 punto.



José Manzano, clasificado excelente 2º en Chacabuco, con gran habilidad "saca" de un medio trompo a su Chevrolet 6 que había perdido la línea de marcha debido al estado barroso de la carretera.





IZQUIERDA: Con estilo vigoroso y asombrosamente seguro, el novel piloto de Nelson, Carlos Reutermann, ganador inobjetable de la categoría "D", va ascendiendo hacia el Pan de Azúcar con el muy bien preparado FIAT 1.500 de Carlos y Américo Grossi. — DERECHA: Al comando de su veloz Morris Mini Cooper, Guillermo Gainza Paz se adjudicó la victoria en la categoría "C" (de 851 a 1.150 c.c.).

CARLOS REUTERMANN: grata revelación en el difícil circuito "Onofre Marimón"

Con la participación de 47 competidores se realizó el 11 de julio ppdo., en el difícil circuito serrano "Onofre Marimón", la "Vuelta al Pan de Azúcar" bajo la organización del Automoto Club Carlos Paz de la provincia de Córdoba, prueba reservada para la categoría Turismo Mejorado y que estuvo dividida en las clases "A" (Hasta 700cc.), "B" (de 701 hasta 850cc.), "C" (de 851 hasta 1.150 cc.) y "D" (de 1.151 hasta 1.600cc.). Lamentablemente cuando se aprestaba a tomar parte en las corridas de clasificación cumplidas el día sábado, se produjo el retiro del equipo oficial IKA que, como se sabe, está constituido por calificados exponentes, a los que se agregaron otros volantes de los Renault-Gordini en actitud solidaria. Las razones aducidas por el señor Horace Steven, Jefe de esa escudería, responden a la circunstancia de que aún dichas unidades no han recibido la homologación de la Federación Internacional que posibilite su participación con tanques de combustible de 70 litros de capacidad, por lo cual debían competir con el tanque de 32 litros. De todas maneras el núcleo fue bastante numeroso y homogéneo, aunque con el correr de la marcha se advirtieron muchos abandonos, debido a las exigencias del escenario. Sus 600 virajes multiplicados por tres, pues la carrera exigía el cumplimiento de tres vueltas (309 Km.) demandan severos sacrificios a la caja de velocidades, transmisión y al motor y, en consecuencia no se podía esperar mucho —como siempre ha ocurrido allí— respecto al porcentaje aludido. Con todo, arribó el 50 %. Acotemos que los representantes de la categoría "A" sólo debían recorrer dos vueltas, en atención a las dificultades que ofrece el circuito.

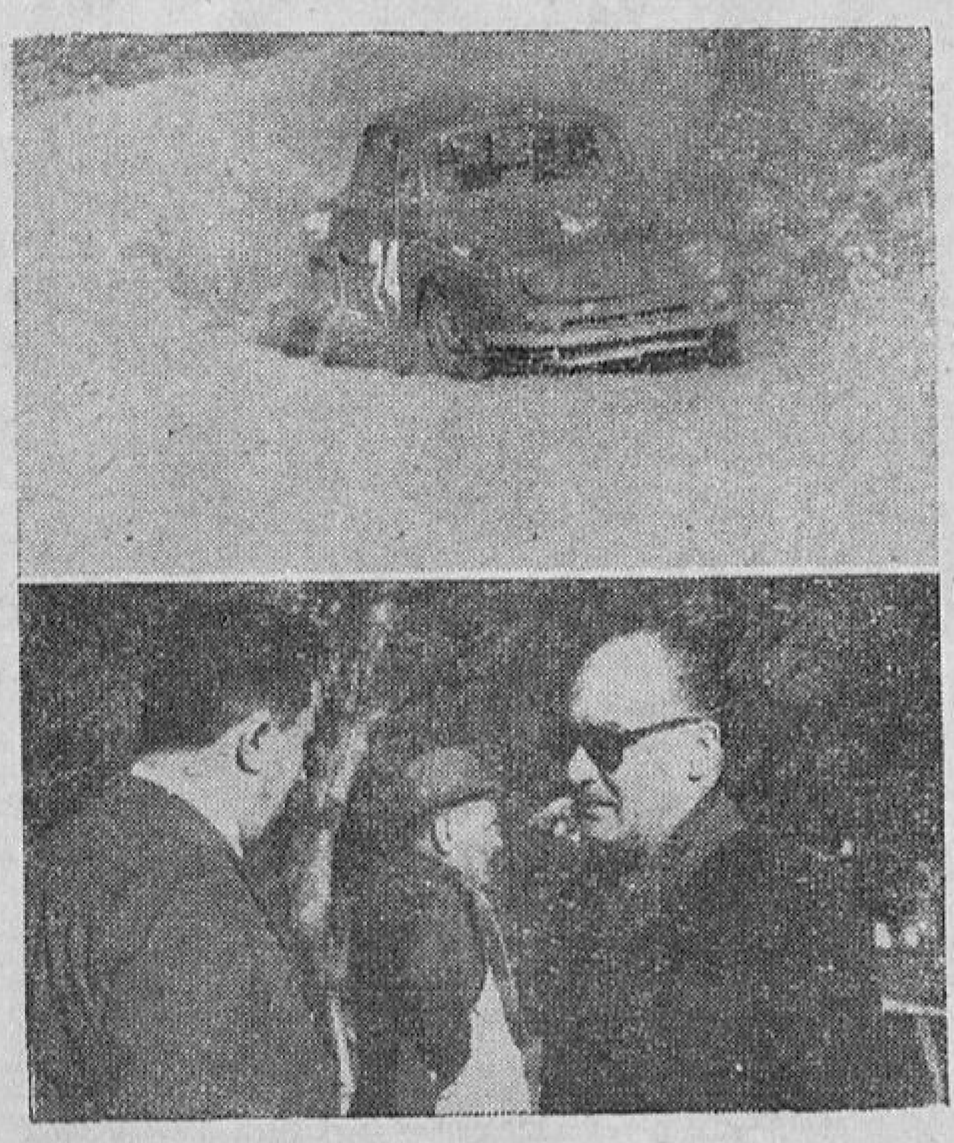
En las pruebas de clasificación sobresalió la actuación del Morris-Mini Cooper conducido por Guillermo Gainza Paz, quien empleó para los 1.420 metros, 1m. 04s. a un promedio de 79,910 Kmph., seguido por otro representante de la "C", Héctor L. Gradassi (Auto Unión) con 1m.05s.8/10, escalonándose a continuación Fernando Arana (Fiat 1.500 Gran Clase) y en la cuarta posición Carlos Reutermann con el Fiat 1.500 Gran Clase de los hermanos Carlos y Américo Grossi, que tan exitosamente piloteara en el último Gran Premio Internacional el volante Heriberto Bohnen.

De acuerdo a los registros señalados en las pruebas del día sábado y con intervalos de 30s. entre máquinas, se inició cerca del mediodía la extenuadora justa. Mucho público marginaba gran parte del recorrido, índice elocuente del interés que había despertado. En la categoría menor el rosarino Juan Carlos Gallo (De Carlo) y Rogelio Scaramella (De Carlo) mantuvieron a lo largo de las dos vueltas estipuladas una recia batalla por la conquista del primer puesto y recién sobre las postrimerías Gallo logró acumular ciertas ventajas que lo consagraron brillante vencedor y, además, lo coloca en óptimas condiciones para adjudicarse el título de campeón argentino. 3º, 5º y 6º se ubicaron sendos De Carlo conducidos por Ricardo Elliot, Carlos Ferrer y Hugo Concordano, respectivamente, mientras que el cuarto lugar fue ocupado por el Isard de Luis Poggi. El promedio de Juan Carlos Gallo para los 206 Km. de carrera, fue de 85,643 Km. a la hora.

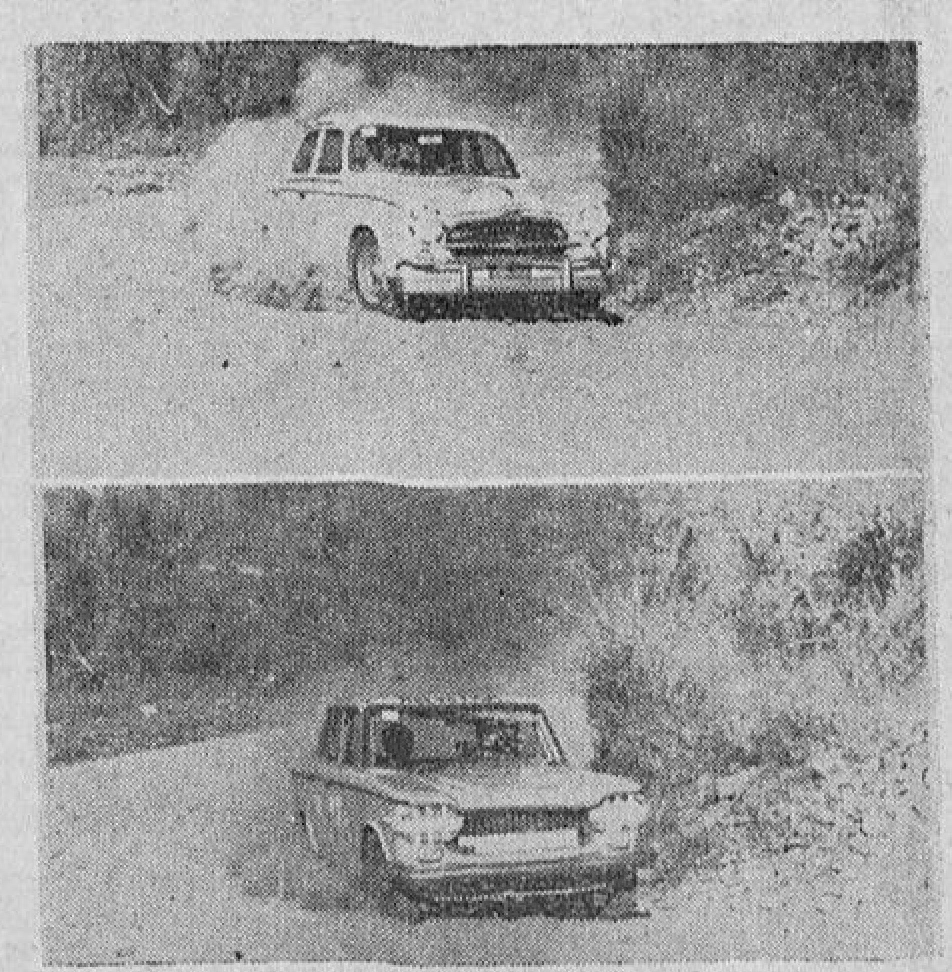
Como consignamos al principio, el retiro del equipo oficial Gordini, desmembró la categoría "B". Y también en la carrera, o mejor dicho, después de ella, se produjo un hecho al que ya nos estamos acostumbrando, pero que no justificamos; el volante Emilio Santacoloma (R. Gordini) fue el amplio ganador, pero luego fue desclasificado por contravenir expresas disposiciones reglamentarias, según lo afirmado por el señor Comisario Deportivo. Esta circunstancia erigió en vencedor al segundo, es decir Danilo Bonamicci (R. Gordini), escoltado entonces por Armando Rodríguez (R. Gordini), Jorge Ahumada (R. Gordini) y Luis Ma. Rodríguez (Fiat 750). Estos fueron los únicos volantes que arribaron a la meta.

Tal cual se preveía, en la clase "C" se destacó netamente Guillermo Gainza Paz, el cual hizo rendir en toda su capacidad al poderoso Morris - Mini Cooper. Sin embargo una imprevisión casi le hace perder la carrera sobre los últimos tramos, ya que al quedarse sin nafta en el Pan de Azúcar, en momentos en que llevaba alrededor de 10 minutos de ventaja sobre el segundo, José Cechetto (Auto Unión), perdió gran parte de esa diferencia y finalmente arribó con sólo 54s. a su favor, estableciendo una media de 91,571 Kmph. Segundo se clasificó el citado Cechetto y un poco más rezagados José Manavella, Rosmualdo Visintini, Nelson Poggi Ribaldi, Angel Evaristi y el mendocino Julio C. Castellani, todos con Auto Unión.

Pero si la definición de esta categoría fue la verdadera batalla librada a lo largo de todo el trayecto por los pilotos de la "D", Carlos Reutermann y Osvaldo Rolt Juchet (Peugeot 403) fue la que atrajo la constante atención de los aficionados. Veamos pues. Luego del fugaz punteo por parte de Fernando Arana (Fiat 1.500 Gran Clase) y al producirse el abandono de éste por fallas mecánicas, asumió el control de la prueba Carlos Reutermann, quien al cubrir el primer circuito le llevaba a Juchet 12 segundos, a Juan Pomodoro (Isard 1.204) 1m.23s., a Italo Maresio (Alfa Romeo Giulia) 1m.36s. y ya más distanciados, a 2m.36s. Andrés Reginatto (Fiat 1.500 Gran Clase), "Pepe Zanetta", (Fiat 1.500 Gran Clase), Eduardo Boyadjián (que después sufrió un accidente sin mayores consecuencias) y cerrando el lote con aspiraciones, Miguel Carretero (ambos con Fiat 1.500 Gran Clase). En el segundo circuito, poco antes de subir el Pan de Azúcar (Villa Allende), los dos punteros se habían distanciado bastante y daban por entonces la impresión de que, de no ocurrir ningún imprevisto, entre ellos estaría el ganador. El paso por ese control registró una diferencia a favor de Juchet de 27s. que se redujo a 24s. cuando Juchet y Reutermann traspusieron por segunda vez la línea en Carlos Paz. Tercero, a 3m.19s. quedó Maresio (ya había desertado Pomodoro, que marchaba en ese puesto), cuarto "Pepe Zanetta" y quinto A. Reginatto. La última vuelta habría de deparar más emoción aún, por cuanto se descontaba que el ataque del joven Reutermann no se haría esperar mucho. Y así ocurrió. Respondiendo a órdenes emanadas, por radio mediante equipo especial instalado en el coche de Reuteman, por los hermanos Américo y Carlos Grossi, éste apuró su tren de marcha y con pasmosa seguridad, propia de un veterano, pese a ser casi debutante (compitió por primera vez en La Cumbre, pero sólo alcanzó a recorrer unos pocos kilómetros) logró superar por poco menos de 1 minuto (52s.) al ex-pistero de Mecánica Nacional y ahora consumado hombre de ruta, el platense Osvaldo Juchet. Toda una hazaña, sin



ARRIBA: Enrique Santacoloma (Renault Gordini) fue quien estableció el mejor tiempo en la categoría B (de 701 a 850 c.c.), siendo luego descalificado, por lo que quedó consagrado vencedor, su inmediato perseguidor, Domingo Bonamicci, también con un Renault Gordini. — ABAJO: El rosarino Juan Carlos Gallo, constituido desde hace tiempo en figura relevante de la categoría A, volvió a lucir sus reconocidas aptitudes al imponerse con su De Carlo a la llamativa media horaria de 85,643 kmph.



ARRIBA: Osvaldo Rolf Juchet (Peugeot 403), fue el gran rival que tuvo que superar Reutermann, vencedor de la categoría D y primero en los cómputos generales extraoficiales. — ABAJO: Entusiasta como pocos, el veterano "Pepe Zanetta" volvió a demostrar que es un hábil conductor de montaña, clasificándose en un buen cuarto puesto con el Fiat 1500, preparado en los talleres de Carlos y Américo Grossi, de Rafaela.




IZQUIERDA: Poco después de su consagratoria actuación, Carlos Reutermann posa sonriente junto a Carlos Grossi, Antonio Mele y Américo Grossi, responsables de la preparación mecánica del veloz y resistente Fiat 1.500 Gran Clase, llevado al triunfo por el joven volante santafesino. — DERECHA: Visiblemente emocionado, Reutermann con la corona del triunfador, posa rodeado por los señores Carlos y Américo Grossi y sus familiares, en cuyos rostros se pinta la alegría por tan resonante victoria.

duda, ya que además de imponerse a un valor consagrado como Juchet, se agrega con toda su fría elocuencia el excelente promedio logrado: 98,933 Kmph. Sólo esta referencia sirve para exaltar a un primerísimo plano a cualquier volante. Pero además de ello, está la magnífica demostración de manejo y la cerebral conducta observada durante toda la competencia, lo cual le valió a Reutermann recibir efusivas muestras de adhesión por tan brillante desempeño. También la oportunidad sirvió para aquilatar el elevado nivel de rendimiento que luce la máquina preparada en los talleres de la firma Carlos y Américo Grossi, con vistas al próximo Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado. En orden decreciente se escalonaron I. Maresio, "Pepe Zanetta", A. Reginatto, R. Bellitti y M. Carretero.

RESULTADOS GENERALES

Circuito: "Onofre Marimón", de 103 Km. de extensión.
Organizó: Automoto Club Carlos Paz

Categoría "A" - 2 vueltas - 206 Km.

1º Juan C. Gallo, De Carlo, 2h.22m.39s., promedio: 85,643 Kmph.
2º Rogelio Scaramella, De Carlo, 2h.26m. 39s.
3º Ricardo Elliot, De Carlo, 2h.28m.57s.
4º Luis Poggi, Isard, 2h.33m.46s.
5º Carlos Ferrer, De Carlo, 2h.36m.43s.
6º Hugo Concordano, De Carlo, 2h.52m. 02s.

Categoría "B" - 3 vueltas - 309 Km.

1º Danilo Bonamicci, Renault - Gordini, 3h.24m.54s., prom.: 88,350 Kmph.
2º Armando Rodríguez, Renault - Gordini, 3h.30m.49s.
3º Jorge Ahumada, Renault - Gordini, 3h. 36m.54s.
4º Luis Ma. Rodríguez, Fiat 750, 4h.00m. 15s.

Categoría "C" - 3 vueltas - 309 Km.

1º Guillermo Gainza Paz, Morris - Mini Cooper, 3h.22m.28s., promedio: 91,571 Kmph.
2º José Cechetto, Auto Unión, 3h.23m.22s.
3º José Manavella, Auto Unión, 3h.25m. 10s.
4º Rosmualdo Visintini, Auto Unión, 3h. 28m.29s.
5º Nelson Poggi Ribaldi, Auto Unión, 3h. 30m.12s.
6º Angel Evaristi, Auto Unión, 3h.33m. 42s.
7º Julio C. Castellani, Auto Unión, 3h. 36m.06s.

Categoría "D" - 3 vueltas - 309 Km.

1º Carlos Reutermann, Fiat 1.500 Gran Clase, 3h.07m.24s., prom.: 98,933 Kmph.
2º Osvaldo R. Juchet, Peugeot 403, 3h. 8m.12s.
3º Italo Maresio, Alfa Romeo Giulia, 3h. 13m.34s.
4º "Pepe Zanetta", Fiat 1.500 Gran Clase, 3h.14m.09s.
5º Andrés Reginatto, Fiat 1.500 Gran Clase, 3h.15m.17s.
6º Ricardo Bellitti, Fiat 1.500 Gran Clase, 3h.15m.57s.
7º Miguel Carretero, Fiat 1.500 Gran Clase, 3h.25m.59s.





IZQUIERDA: Mesa directiva que condujo los debates de la asamblea anual de la Comisión Deportiva Automovilista. Aparecen de izquierda a derecha, el ingeniero Armando Díaz, secretario; Dr. Horacio Rivarola (h.), presidente, y don Roque Molinari. — **DERECHA:** el "bloque" de delegados del Automóvil Club Argentino, en momentos de aprobar una iniciativa por aclamación.

Asamblea anual de la C. D. A.

Tal cual estaba dispuesto, el 23 de julio último se llevó a cabo en el salón de actos del Automóvil Club Argentino, la Asamblea Anual Ordinaria de la Comisión Deportiva Automovilista. A la misma asistieron 110 delegados y fue presidida por su titular, Dr. Horacio C. Rivarola (h.). Previamente, vale decir en horas de la mañana, se rindió expresivo homenaje en el cementerio de la Chacarita frente a la tumba que guarda los restos del ex-Presidente de la C.D.A., Capitán de Fragata Ricardo Baranda, procediéndose a descubrir una placa recordatoria. Ya en horas de la tarde se iniciaron las deliberaciones y tras la aprobación de poderes de los Delegados y la de afiliaciones, se consideró la memoria y balance general correspondiente al ejercicio 1964/65, el cual fue aprobado por unanimidad. Al ser reelecto el Dr. Rivarola para un nuevo período, se procedió luego a la elección de los Delegados del interior para integrar el Consejo Directivo, recayendo en las personas de los señores Constancio Vaschetto, Estor Ruata, Roque Molinari, Francisco Casuscelli, Carlos Razzetti, Adolfo Albizú y Abraham Sleimen, como vocales titulares y como suplentes, los señores Juan Almeno, Dante Crespi, Carlos Giavedoni, José Sueyro y Angel T. Renzi.

Las numerosas ponencias presentadas y el entusiasmo puesto de manifiesto por algunos asambleistas para debatir ciertos problemas, demandaron casi ocho horas de deliberaciones. Entre las ponencias aprobadas merecen citarse la relativa al "reenganche" de pilotos en pruebas de ruta de varias etapas. Se permitirá el "reenganche" siempre que el volante pueda hacerlo en el tramo inmediato siguiente al de su abandono, pero sin los premios parciales pre-establecidos, por lo cual las instituciones organizadoras que adopten este temperamento deberán fijar montos extras para sufragar esta eventualidad, salvándose así una situación irritante para los hombres que vienen realizando "su" carrera con miras a una clasificación destacada en la general. Otro punto de fundamental importancia y relacionado también con T.C., que demandó largas conversaciones, fue el referente a la saturación de pruebas en el calendario respectivo. Finalmente quedó establecido que éstas se efectuarán a partir de 1966 con un plazo no menor de catorce días, salvo excepciones que pueda considerar el C.D. por motivos especiales. A tal efecto y a fin de no perjudicar a instituciones que vienen realizando competencias desde hace muchos años, se dispuso integrar una comisión para que estudie y proyecte una división del país por zonas, con el objeto de agrupar a tres o cuatro entidades en una misma jornada.

Con relación a Turismo Mejorado se resolvió que los clubes organizadores podrán determinar si sus competencias son exclusivamente para autos de fabricación nacional, sin que ello signifique la pérdida del puntaje. Por otra parte y ante una gestión de la Asociación Argentina de Automóviles Sport, se reglamentó la categoría Minijunior. Se denominará así a un coche con motor de hasta 780cc. y de tipo monoplaza. Su chasis será de diseño libre, con una medida mínima entre ejes de 1,80 metros y otras especificaciones técnicas que, en definitiva y cuando se superen ciertas divergencias que no hacen al fondo de la cuestión, estas modernas expresiones de la artesanía criolla pasarán a ser un verdadero Fórmula 2 de Mecánica Nacional. Ya existe plena inteligencia en tal sentido. Sólo faltan resolver pequeños detalles.

El tratamiento del punto 4º, dividido en dos incisos, ya que referían a ponencias presentadas por el Automóvil Club Santa Fe y el Club Atlético de Rafaela, relacionadas directamente con pequeñas modificaciones (en el primer caso) y substanciales reformas (en el segundo) a la Fórmula 1 de Mecánica Nacional, demandó un largo debate entre varios asambleistas para finalmente retirar ambos tópicos los delegados respectivos. No hubo acuerdo. Y fue lo mejor que pudo ocurrir. El tema ofrece ricos matices que es preciso e imprescindible analizarlos profundamente a fin de que nuestros lectores y en modo especial los que gustan de la pista, tengan una idea cabal de los hechos planteados.

Como señalamos, el A. C. Santa Fe pretendía introducir algunas modificaciones de escasa monta al reglamento de F. 1, con el objeto de actualizar y posibilitar la nueva corriente que se advierte entre muchos corredores y/o preparadores, quienes tienen la idea de construir máquinas con motor en popa. En cambio, el C. A. de Rafaela gestionaba, en abierta contradicción con las bases que sirvieron para sustentar el nacimiento de la F. 1, una larga serie de reformas que más que tales, eran una verdadera transformación de la categoría y donde el término "libre" imperaba con harta elocuencia. Todo ello, evidentemente, dejaba traslucir una decidida tendencia a volver a lo que fue la Mecánica Nacional Fuerza Libre, temperamento que como la experiencia lo indica no podía ser compartido bajo ningún concepto por quienes en su momento bregaron intensamente para la implantación de una expresión que arrimara más economía y más paridad de fuerzas, para los numerosos volantes que tienen sus preferencias por la pista en su más alto nivel de nuestro país.

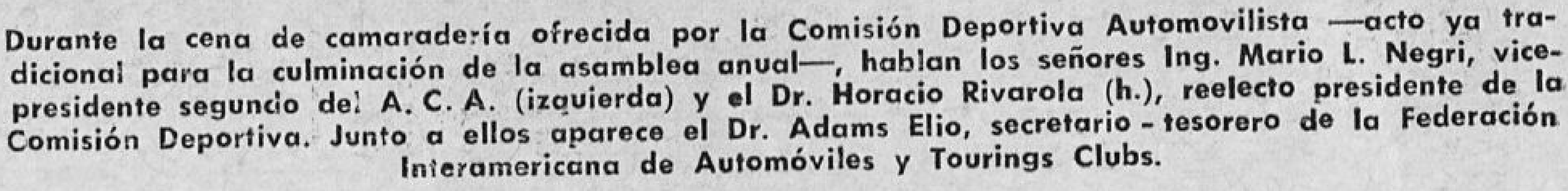
De ahí pues que se suscitara una prolongada deliberación por espacio de hora y media, sin que se llegara a ningún acuerdo, ya que las posiciones de ambas entidades eran diamentralmente opuestas y no permitía ninguna conciliación.

Por nuestra parte y siendo decididos sostenedores de la tesis señalada en primer término, entendemos que el Club Atlético de Rafaela erró lamentablemente el camino, por cuanto si pretendía introducir tantas y capitales reformas al reglamento actual de F. 1, debió presentar su ponencia como **nueva Fórmula** y nó como lo hizo, como simples modificaciones. Porque es preciso dilucidar hasta qué punto constituye una reforma, y hasta que otro, una transformación tan radical como implicaba la solicitud presentada. Y decididamente lo que pedía el club de la "Perla del Oeste" era esto último: una transformación de fondo que hubiera obligado a todos los pilotos



ARRIBA: Los representantes cordobeses Dante Crespi y N. Smulovich, siguen atentamente las exposiciones. — **ABAJO:** El veterano dirigente rafaelino Ing. Juan R. Báscolo juntamente con el Sr. Fisanotti, de la misma procedencia.



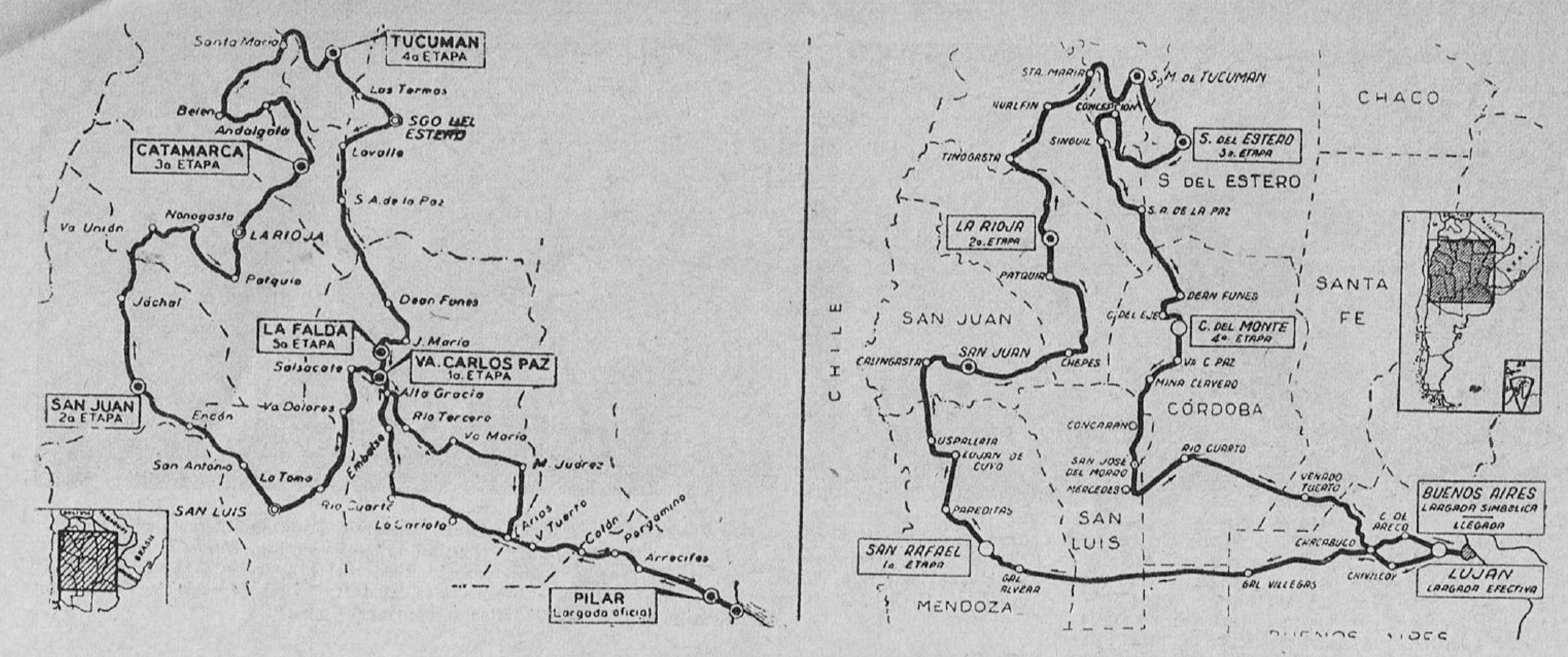

Durante la cena de camaradería ofrecida por la Comisión Deportiva Automovilista —acto ya tradicional para la culminación de la asamblea anual—, hablan los señores Ing. Mario L. Negri, vicepresidente segundo del A. C. A. (izquierda) y el Dr. Horacio Rivarola (h.), reelecto presidente de la Comisión Deportiva. Junto a ellos aparece el Dr. Adams Elio, secretario - tesorero de la Federación Interamericana de Automóviles y Tourings Clubs.

a hechar por la borda lo que tanto sacrificio les costó. Pero si en cambio hubiera propendido al nacimiento de una categoría nueva, el enfoque sería distinto aunque de todas maneras, constituiría un hecho extemporáneo, dado que todos conocemos perfectamente cual fue el fin de la Mecánica Nacional Fuerza Libre (recordar las últimas confrontaciones de este tipo, donde en Esperanza (año 1961 - 6 de agosto) por ejemplo, animaron la prueba final sólo cuatro (4) unidades!). Para qué, entonces, volver a viejos moldes? No fue suficiente, acaso, ver languidecer y morir por sí sola a la Fuerza Libre ante el advenimiento de la vigorizante F. 1? Porque permitir el empleo de chasis tapas de cilindros, carburación, encendido, caja de velocidades y otras menudencias, con carácter de libre, es poco más o menos que manifestar: "corran con cualquier cosa" (aunque el vocablo no sea muy ortodoxo). Y nos consta perfectamente lo que ello significa para el automovilismo de pista. Lo hemos visto en Fuerza Libre y lo vemos desde hace tiempo en Turismo Carretera y en el motociclismo. Por supuesto que bien sabemos que en automovilismo existen privilegiados, ya sea por su posición económica o bien porque algunos están ricamente dotados para manejar, lo que implica una ventaja, pero de todos modos la actividad se debe encauzar bajo la premisa insobornable de que —por lo menos la mayoría— esté en un mismo pie de igualdad al comenzar a preparar su máquina, y no por el contrario, que antes de emprender esa tarea, cunda el desaliento ante las sombrías perspectivas que le ofrece al competidor de recursos financieros limitados una reglamentación licenciosa, que tolera el empleo de elementos inaccesibles (económicamente) para esa gran mayoría a que hacemos referencia y a la que es preciso proteger a toda costa. Con medidas como las presentadas por la entidad rafaelina no se logrará ese objetivo, muy por el contrario, se retrotraerán tiempos en donde un Alfa Romeo, una Ferrari o una Maserati "competía" con un Ford V-8, un modelo 1931 o un Ford T, a impulsos de una pasión incontrolable por parte de los ingenuos entusiastas de siempre.





DE ARRIBA HACIA ABAJO: El Dr. Estor Ruata, del Club Atlético de Rafaela, agradece en nombre de los delegados del interior, la demostración ofrecida; el Dr. Horacio Rivarola (h.), entrega a Nasif Estéfano el diploma que lo acredita como campeón argentino de Mecánica Nacional Fórm. 1; Ramón Requejo, subcampeón de M. N., es felicitado por una dama concurrente a la reunión y finalmente, Guillermo Gainza Paz, recibe de manos del presidente de la C. D. A., el título de campeón de la categoría B. de T. M.



IZQUIERDA: Itinerario del IX Gran Premio Internacional de Turismo Super Nafta Y.P.F., que se disputará en 6 etapas entre los días 20 y 30 de octubre próximo. — DERECHA: Recorrido del Clásico Gran Premio Argentino de Carretera, cuya 43ª edición comprenderá 5 etapas a desarrollarse en los días 27 de noviembre al 5 de diciembre venidero.

Fueron dados a conocer los recorridos de las dos magnas pruebas del A.C.A.

Ya se conocen todos los detalles referentes a la disputa de los dos máximos eventos de nuestro automovilismo en ruta que anualmente organiza el Automóvil Club Argentino. Como de costumbre, inaugurará el ciclo la categoría Turismo Mejorado dividida ahora en estas cilindradas: "A" (hasta 700cc.); "B" (de 701 hasta 1.150cc.); "C" (De 1.151 hasta 1.600cc.); "D" (de 1.601 hasta 2.000cc.) y "E" (de 2.001cc. en adelante). El comienzo de este "IX Gran Premio Internacional de Turismo Super Nafta Y.P.F." será el día 20 de octubre y se extenderá a través de 4.492,4 Km. divididos en seis etapas, hasta el 30 del citado mes, correspondiendo su desarrollo al siguiente esquema: **Día 20:** Buenos Aires (Pilar) - Villa Carlos Paz (781,500 Km.); **Día 21:** Descanso; **Día 22:** Villa Carlos Paz - San Juan (737,600 Km.); **Día 23:** Descanso; **Día 24:** San Juan - Catamarca (729,400 Km.); **Día 25:** Descanso; **Día 26:** Catamarca - Tucumán (638 Km.); **Día 27:** Descanso; **Día 28:** Tucumán - La Falda (660,500 Km.); **Día 29:** Descanso; y **Día 30:** La Falda - Buenos Aires (945,400 Km.). El registro de inscripciones quedará habilitado el 20 de setiembre venidero y será clausurado el 11 de octubre, mientras que el sorteo para el orden de largada se efectuará el día 13. El total de premios en efectivo asciende a la suma de $ 7.305.000,— m/n que se distribuirán así: Categorías "A", "B", "C" y "D": 1º $ 200.000,— m/n; 2º $ 150.000,— m/n; 3º $ 100.000,— m/n; 4º $ 80.000,— m/n; 5º $ 60.000,— m/n; 6º 40.000,— m/n; 7º $ 20.000,— m/n y 8º $ 15.000,— m/n. En la "E" el ganador percibirá $ 300.000,— m/n y en forma decreciente hasta $ 40.000,— m/n al clasificado 8vo. Asimismo, habrá premios especiales para los coches de producción nacional.

En cuanto a Turismo Carretera se hará sobre cinco etapas, a saber: **Día 27 de noviembre:** Luján - San Rafael (925 Km.); **Día 29 de noviembre:** San Rafael - La Rioja (1.135 Km.); **Día 1º de diciembre:** La Rioja - Santiago del Estero (848 Km.); **Día 3 de diciembre:** Santiago del Estero - Capilla del Monte (891 Km.) y **Día 5 de diciembre:** Capilla del Monte - Buenos Aires (1.187 Km.). Se recorrerán en total 5.013 Km. y el registro de inscripciones quedará abierto el 2 de noviembre hasta el 20 del mismo mes, en tanto que el sorteo respectivo para la largada se efectuará el día 22. El vencedor percibirá $ 1.000.000,— m/n; el 2º $ 750.000,— m/n; el 3º $ 600.000,— m/n; el 4º $ 500.000,— m/n; el 5º $ 400.000,— m/n y en forma decreciente hasta el ubicado en el 15to. lugar. En las etapas regirá la siguiente escala: $ 70.000,— m/n; $ 50.000,— m/n; $ 40.000,— m/n; $ 35.000,— m/n y $ 30.000,— m/n. También en forma decreciente recibirán premios los que finalicen hasta el 15to. puesto. En total se distribuirá la cantidad de **$ 6.290.000,— m/n**. Demás está decir que a m b a s confrontaciones acordarán puntos para los distintos campeonatos argentinos.

Resulta indudable que cada vez que se anuncian estos magnos certámenes y se conocen exhaustivamente sus respectivas reglamentaciones, se suscitan acaloradas polémicas y se emiten opiniones casi siempre desencontradas sobre si correspondía hacer ésto o aquéllo. Por nuestra parte y en lo concerniente a Turismo Mejorado, entendemos que el recorrido a utilizar responde a la realidad, ya que se ha eliminado el paso por Minas Capillitas, entre Andalgalá y Santa María, en la Provincia de Catamarca, que era el terror de los participantes en anteriores ediciones. En líneas generales se ha respetado el itinerario de otras oportunidades, lo que equivale a decir que los aficionados tendrán oportunidad de comparar actuaciones y los participantes en su mayoría, verse eximidos del compromiso de recorrer toda la ruta previamente, con la economía que ello significa. En lo que no estamos de acuerdo es en la reiteración del concepto "Internacional". En innumerables oportunidades hemos fijado nuestra posición, pues no es justo que venga un (1) equipo extranjero y pasee tranquilamente a expensas de los sacrificados volantes locales, quienes con unidades nacionales se encuentran en desventaja para luchar de firme contra alguna (nunca ha sido más de una) escudería foránea. También nos disgusta la caprichosa división de categorías, por cuanto se ha eliminado la de 701 hasta 850cc. para dar cabida a la de 1.601 hasta 2.000cc. Así se malogra la participación de dos prestigiosas firmas argentinas que continuamente animan las demás pruebas del calendario para posibilitar la presencia siempre irritante de unas pocas marcas de otras latitudes.

Tampoco Turismo Carretera ofrece mayores perspectivas de lucimiento. Las cinco etapas, con más de 5.000 Km. de recorrido total habrá de cobrar en los primeros tramos, no más, grandes tributos de índole mecánico, con lo cual bien pronto habrá desaparecido el interés general. Salvo que se produzca un milagro, los principales protagonistas de siempre quedarán muy probablemente a la vera del camino, surgiendo de esta forma los especuladores que nunca faltan, pero que por ser tales, no acaparan la atención de nadie, pues las diferencias horarias que se registran son kilométricas. En fin... ojalá nos equivoquemos esta vez.

BAJO
EL
SIGNO
DE
SHELL

combinación
perfecta...

Los dos en la misma linea de calidad que les exige su función. Fuerza y suavidad, combinadas en la acción: Nafta Supershell y Aceite Shell X-100 Multigrado. El combustible que da plus-potencia al motor y el lubricante que responde bajo cualquier temperatura. Shell respalda estos productos, fruto de su experiencia mundial y capacidad técnica. Asegure larga vida y mejor marcha a su automotor. Use





IZQUIERDA: El excelente piloto de Villa Carlos Paz, Tulio Riva volvió a poner en evidencia, esta vez en San Pedro, las virtudes conductivas que lo han elevado a un primer plano en la categoría Turismo Mejorado. — **DERECHA:** El conductor que se escudó con el seudónimo de "Klear", logró prevalecer en la prueba final de la categoría "A", subdivisión con la que se inició la jornada de T. M. organizada por el Automóvil Club San Pedro.



T. M. en San Pedro

Con discreto número de participantes se llevó a cabo el 25 de julio pasado, la jornada de Turismo Mejorado organizada por el Automóvil Club San Pedro. Tanto es así que sólo en la categoría "A" (hasta 700 cc.) fue posible disputar dos series eliminatorias para llegar recién a la confrontación final. En cambio en las restantes, "B" (de 701 hasta 1.150 cc.) y "C" (de 1.151 hasta 1.600 cc.) sólo se corrieron las respectivas finales sin necesidad de disputar series, tal cual estaba programado. El evento de los jóvenes dirigentes sampedrinos tuvo lugar en el ya clásico y pintoresco escenario de las barrancas del Paraná, de 2.186 metros de perímetro y su contorno se vio colmado de espectadores.

En la categoría "A", ambas series sirvieron para poner de manifiesto la supremacía de cada competidor, por lo menos en lo que respecta a las posiciones de vanguardia, ya que "Klear" y Juan C. Gallo (1º y 2º de la segunda batería) lograron mejor tiempo que el ganador de la primera, es decir Gonzalo Barceló. Luego en la final y confirmando lo dicho, el marcador señaló a "Klear" como vencedor inobjetable, escoltado por el rosarino Gallo y el citado Barceló, a una media horaria de 82,837 Km. que superó con cierta holgura el registro obtenido en los capítulos preliminares, todo lo cual indica que la lucha fue más intensa y que el vencedor debió apelar a sus mejores recursos para salir airoso. Además, "Klear" estableció el mejor tiempo para una vuelta, lo que viene a confirmar su mejor disposición.



Una conquista, ciertamente significativa, fue la lograda por Roberto Galluzzi con un Isard 1204 en la confrontación final de San Pedro, en la que intervinieron coches comprendidos entre 1.151 y 1.600 c.c.

Con record de vuelta y al promedio más elevado de la tarde, incluso al hecho en la categoría superior, Tulio Riva se adjudicó la clase "B". Sus principales rivales fueron Pedro Sancha y Alberto Cancellieri, especialmente el primero de los nombrados, quien lo exigió a lo largo de las 30 rondas. Empero, su victoria no admite dudas, ya que siempre dejó la sensación de dominar la carrera, no obstante el empeño puesto de manifiesto por Sancha y Cancellieri. Cuarto y con un giro menos, finalizó Alberto Depego, en tanto que el quinto clasificado, Horacio Flegeat, sólo alcanzó a cubrir 26 circuitos. Promedio del cordobés Riva: 87,550 Km./h.

Y en la Subdivisión "C" prácticamente no hubo lucha, por cuanto los cinco pilotos clasificados quedaron muy distanciados entre sí, perdiendo con respecto a Roberto Galluzzi —que fue el cabal vencedor— una y más vueltas. Quizás esta circunstancia haya orientado a Galluzzi a observar una conducta conservadora que se tradujo luego en el pobre promedio de 83,576 Kmph.

Circuito: De 2.186 metros de perímetro.
Organizó: Automóvil Club San Pedro.

Categoría "A" (Hasta 700 cc.)

1ra. serie - 10 vueltas - 21,860 Km.

1º) Gonzalo Barceló, NSU, 16m.22s.8/10, promedio: 80,073 Kmph.; 2º) Alberto O'Connor, Isard, 16m.27s.9/10; 3º) Mario Cámera, De Carlo, 16m.37s.9/10; 4º) Norberto Roth, N.S.U., 16m.38s.6/10; 5º) José Díaz Escobar, Isard, 17m.01s.2/10; 6º) Abelardo Ramallo, De Carlo, 17m.11s.2/10; 7º) Francisco Gallardo, NSU, 17m.22s.5/10; 8º) Dino Piñeyro, Isard, 16m.42s.4/10 (6 vueltas).

2da. serie - 10 vueltas - 21,860 Km.

1º) "Klear", De Carlo, 16m.06s.3/10, promedio: 81,350 Kmph.; 2º) Juan C. Gallo, De Carlo, 16m.12s.2/10; 3º) Carlos Ferrea, De Carlo, 16m.33s.4/10; 4º) Luis Dal Zoto, Isard, 17m.21s.8/10; 5º) Emilio Videla, B.M.W., 17m.22s.2/10; 6º) Antonio Zolss, NSU, 16m.44s.1/10 (9 vueltas); 7º) José Caruso, De Carlo, 17m.13s.4/10; 8º) Guillermo Puchulo, NSU, 12m.46s.1/10 (7 vueltas).

FINAL - 20 vueltas - 43,720 Km.

1º) "Klear", De Carlo, 31m.40s., promedio: 82,837 Kmph.; 2º) Juan C. Gallo, De Carlo, 31m.58s.7/10; 3º) Gonzalo Barceló, NSU, 32m.31s.2/10; 4º) Norberto Roth, NSU, 33m.13s.5/10; 5º) Abelardo Ramallo, De Carlo, 33m.18s.6/10; 6º) Emilio Videla, BMW, 32m.11s.2/10 (19 vueltas); 7º) José Ferrea, De Carlo, 21m.08s.2/10 (13 vueltas).

Categoría "B" (De 701 hasta 1.150 cc.) 30 vueltas - 65,580 Km.

1º) Tulio Riva, Auto Unión, 44m.36s.9/10, promedio: 87,550 Kmph.; 2º) Pedro Sancha, Fiat-Abarth, 44m.51s.1/10; 3º) Alberto Cancellieri, Auto Unión, 45m.23s.1/10; 4º) Alberto Depego, Renault, 44m.50m.5/10 (29 vueltas); 5º) Horacio Flegeat, Auto Unión, 45m.59s.4/10 (26 vueltas).

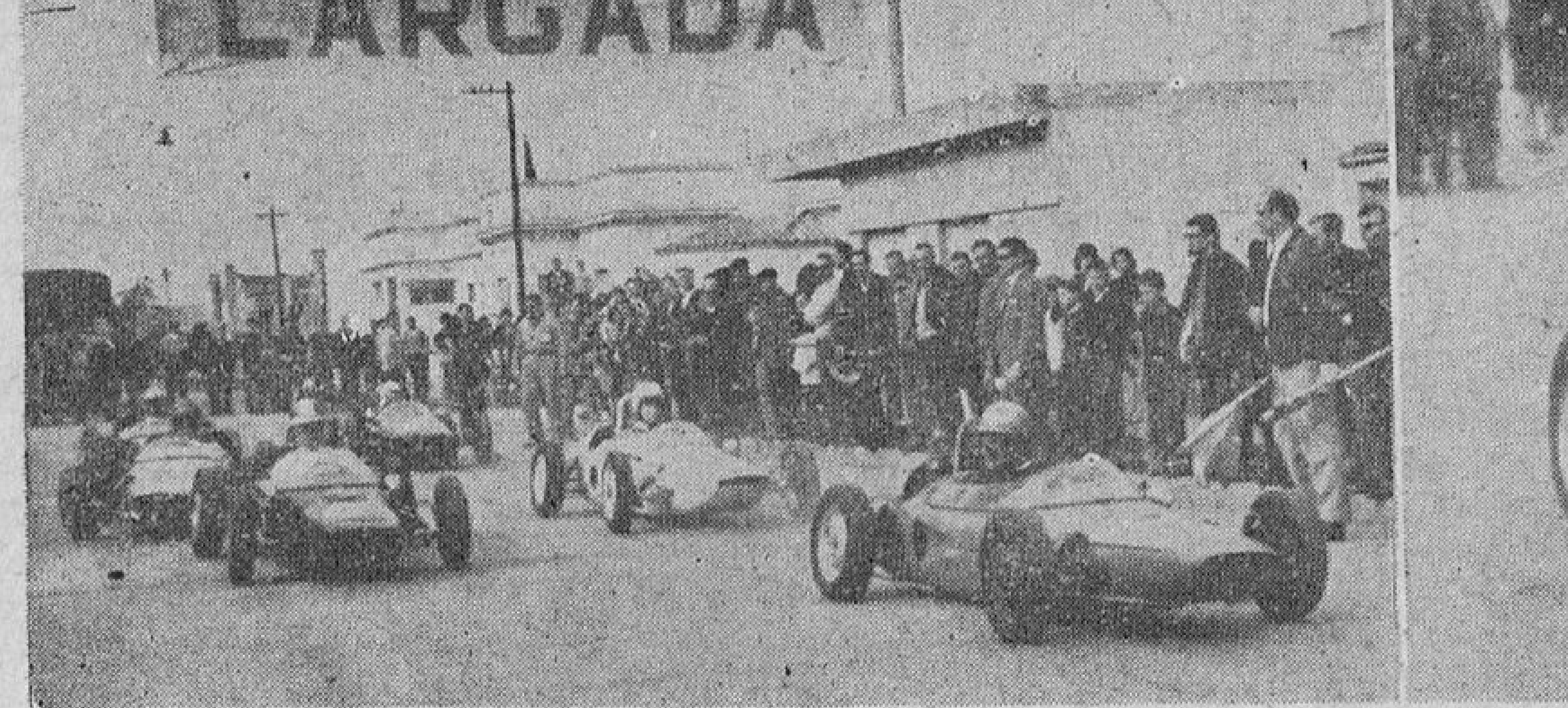
Categoría "C" (De 1.151 hasta 1.600 cc.) 30 vueltas - 65,580 Km.

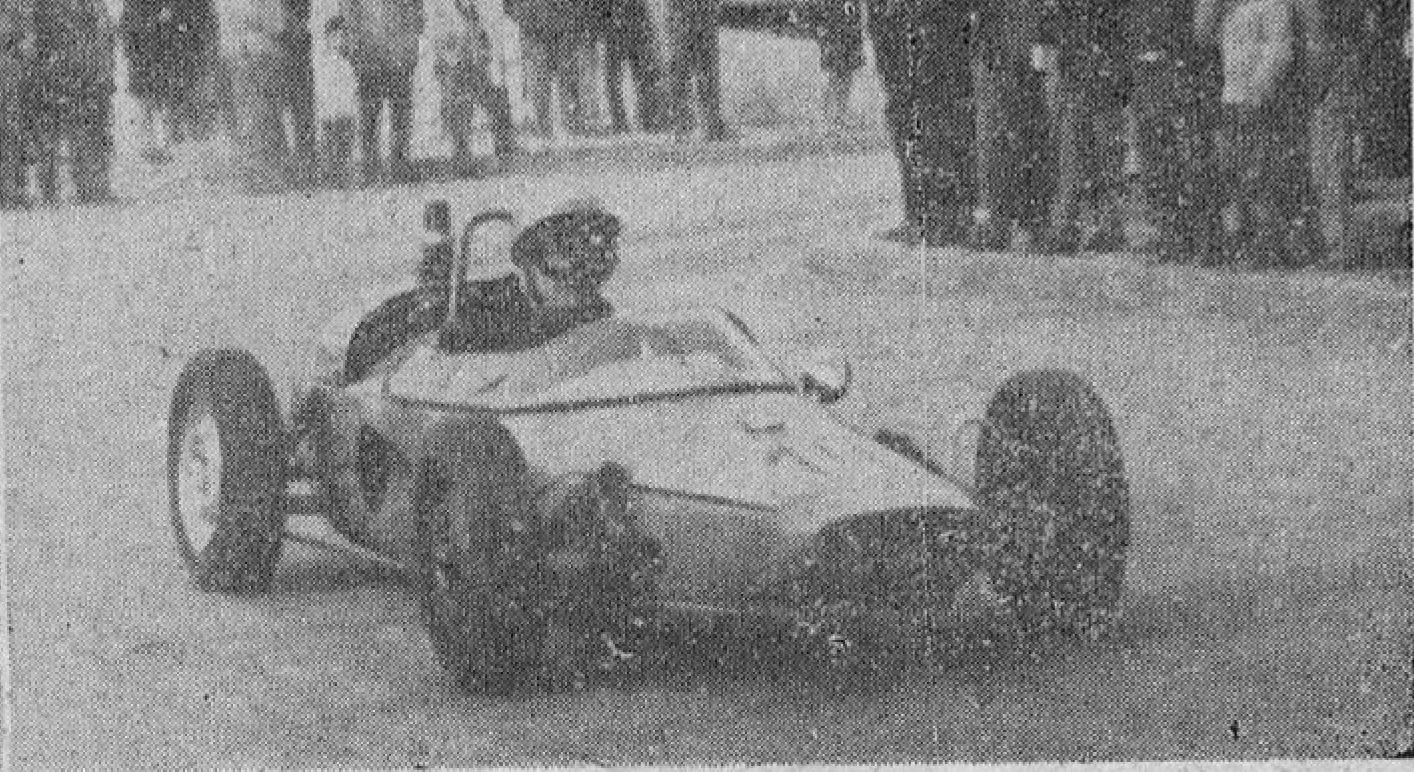
1º) Roberto Galluzzi, Isard 1.204, 47m.04s.8/10, promedio: 83,576 Kmph.; 2º) Gonzalo Araujo, Peugeot 403, 47m.43s.5/10 (29 vueltas); 3º) Ernesto Ranno, Fiat 1.500 Gran Clase, 48m.28s.5/10 (25 vueltas); 4º) Eduardo Boyadjian, Fiat 1.500 Gran Clase, 48m.31s.2/10 (21 vueltas); 5º) José M. Faraoni, Isard 1.204, 31m.22s.2/10 (20 vueltas).

Reducción de penas a los volantes de F. 1

En los últimos días de junio ppdo. la Comisión Deportiva Automovilista celebró su acostumbrada reunión mensual. Entre los asuntos de mayor importancia que se encontraban en carpeta, merece señalarse el atinente a las penas impuestas a varios volantes de Mecánica Nacional Fórmula 1. Este punto se trató en modo especial, a raíz de sendas notas remitidas por el Club Atlético de Rafaela, Automoto Club Carlos Paz, Esperanza Motor Club y Automóvil Club Santa Fe, en las cuales se solicitaba reducir el plazo de vencimiento de las penas referidas y que vencen el 4 de octubre de 1965 para los que cumplen un año y cuatro en suspenso, y el 4 de octubre de 1966 para los que cumplen dos años y 8 en suspenso.

Después de intenso debate se resolvió dar por cumplida la sanción a los pilotos que fueron castigados con un año, a contar desde el instante en que la Comisión de Audiencias y Penalidades se expida sobre el particular, y para los pilotos que debían finalizar su pena en octubre de 1966, se les computará el doble de tiempo que el que hayan cumplido los sancionados con un año en el momento del levantamiento. Quiere decir entonces, que si éstos cumplen diez meses, los de dos años deberán cumplir veinte meses a partir del día 4 de octubre de 1964.

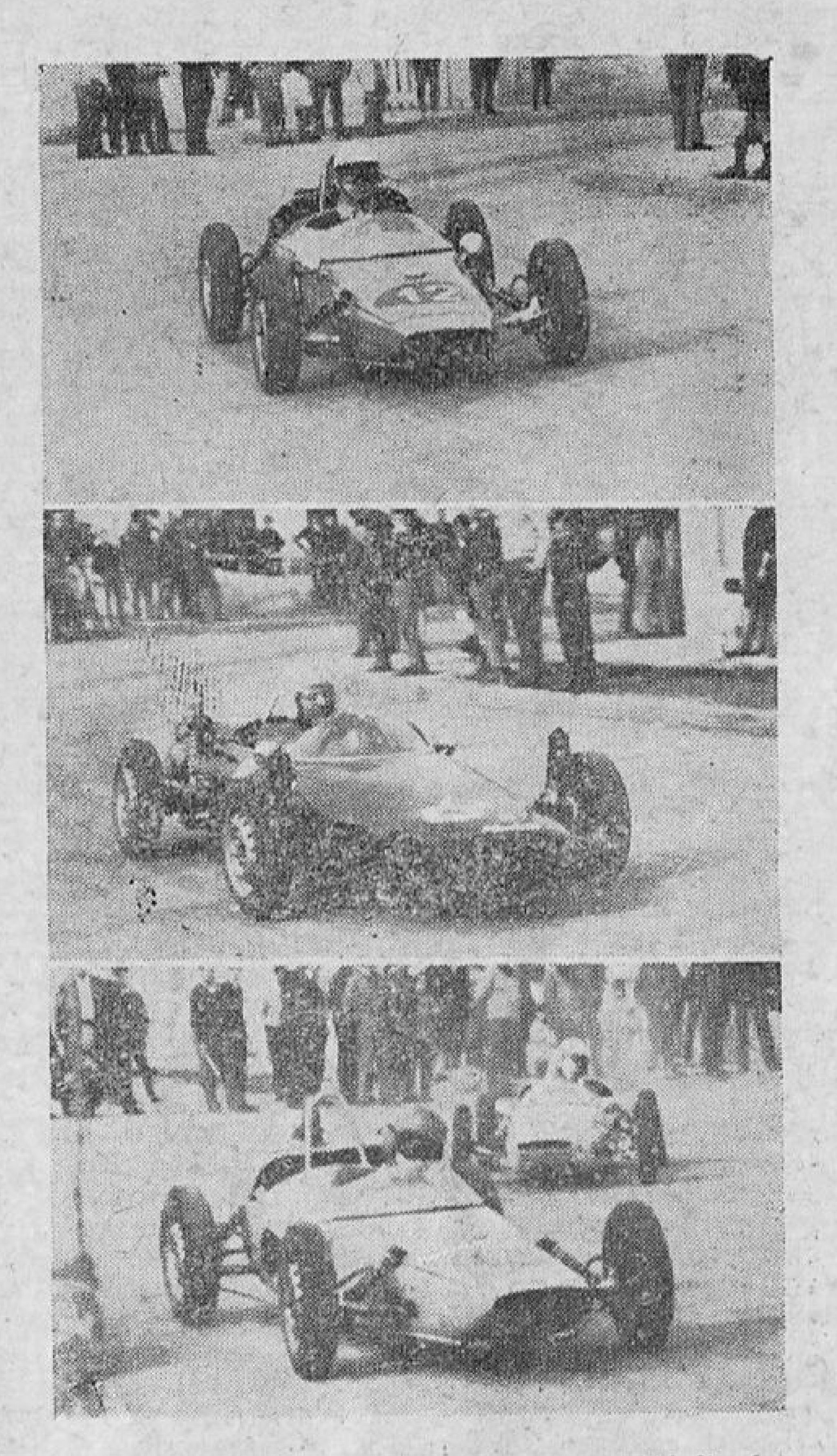




IZQUIERDA: Comienza en Sunchales la prueba para coches Minijuniors que hizo disputar, el 9 de Julio, el Automóvil Midget Club Sunchales. Apenas dada la señal de partida, por el comisario deportivo, Dr. Estor Ruata, Roberto Galluzzi se colocó decididamente en la vanguardia, escalonándose tras él, Humberto Crespi, Guillermo Lagos, Carlos Marinelli, Walter Goycoechea y José Luzzo. — DERECHA: Sale de una curva, Roberto Galluzzi (Mini Crespi), hábil especialista que conquistó el triunfo por cómodo margen en la jornada sunchalense.

Minijuniors en Sunchales

El escaso parque de coches minijuniors determinó que la jornada del 9 de julio en Sunchales no alcanzara el relieve previsto, pues la ausencia de tres o cuatro competidores, o mejor dicho, de máquinas, hizo que la misma fuera animada por sólo seis unidades. Esta circunstancia obligó a los organizadores, el Automóvil Midget Club, a efectuar dos series con tiempos y vueltas acumulativas para confeccionar la clasificación final. Por otro lado, la neta superioridad ejercida por el consagrado Roberto Galluzzi, por lo menos en esta oportunidad, terminó por deslucir completamente el espectáculo que esperaba la numerosa concurrencia que se dio cita en la plaza local y adyacencias, lugar donde se trazó un circuito (pavimentado) de 970 metros de perímetro. Salvo la entusiasta oposición presentada en las primeras rondas por el "larguirucho" Guillermo Lagos, durante la serie inicial, no se registraron otras alternativas que pudieran entusiasmar al público. Pero ello duró bien poco, pues cuando estaban cumpliendo el octavo circuito Lagos sufrió un despiste, que además de relegarlo a la última posición le significó la torcedura de la rueda trasera izquierda. No obstante continuó en carrera, pero advertido el Comisario Deportivo, Doctor Estor Ruata, le hizo la correspondiente señal de que debía retirarse. Lagos acató de inmediato la orden y se detuvo. A partir de entonces el ritmo de la lucha decayó ostensiblemente hasta el final de las 18 vueltas estipuladas. De esta manera Galluzzi triunfó con una vuelta y fracción sobre Humberto Crespi, a una media horaria de 63,490 Km., 3º) se ubicó Walter Goicoechea, 4º) Carlos Marinelli (muy juntos estos dos, pero sin dar la sensación de una puja franca, 5º) José Luis Luzzo y 6º) el mencionado Guillermo Lagos. En la segunda serie y sobre igual recorrido, no variaron las cosas, ya que Galluzzi manejó bien y cómodamente, pese a que estaba en la pista otra vez Lagos. Este ya sin chance para lograr una posición de privilegio en el cómputo final, se limitó a marchar de acuerdo a sus posibilidades conductivas y se clasificó segundo, sin inquietar, como decimos a Galluzzi, quien fijó un promedio de 62,907 Kmph. En definitiva la clasificación final arrojó este resultado: 1º) R. Galluzzi en 33m.23s.6/10, y un promedio de 63,145 Kmph. para las 36 vueltas; 2º) Humberto Crespi, con 35 rondas; 3º) y con 34 Waltter Goicoechea; 4º) y 33 vueltas José L. Luzzo; 5º) y 28 giros, G. Lagos y 6º) y último con 28 vueltas, Carlos Marinelli. Todos condujeron Minijuniors Crespi. El programa se complementó con carreras de motos, cuya información consignamos en el espacio reservado a las dos ruedas de esta misma edición.



Animadores de la competencia para Minijuniors organizada por el Automóvil Midget Club Sunchales. DE ARRIBA HACIA ABAJO: Humberto Crespi, clasificado 2º; Walter Goycoechea, clasificado 3º, y Carlos Marinelli y Guillermo Lagos protagonizando una emocionante incidencia en la serie decisiva.

Nueva comisión del Automóvil Club S. Fe

En Asamblea General Extraordinaria, el Automóvil Club Santa Fe, procedió a elegir su plantel directivo, el cual ha quedado constituido de la siguiente manera: Presidente: Orlando Pron; Vice 1º: Luis E. Brosutti; Vice 2º: José Mora; Secretario General: José Bolotner; Prosecretario: Juan Mendicino; Secretario de Actas: Andrés Arzeno; Tesorero: Francisco Piva; Pro: Bernardo Vorobioff; Vocales: Rubén Duarte, Bernardo Potel, Ricardo David, Jorge Pairetti y Rubén Poldi; Suplentes: Héctor Gennari, José Lamas y Luis Bonomo; Revisores de Cuentas: Elbio Audero y Oscar Saurin.

Nasif Estéfano en el equipo Ford

Un valioso aporte al caudal humano acaba de lograr la Ford Motor Argentina para su equipo de competición, al asegurarse el concurso del extraordinario piloto tucumano Nasif Estéfano. Bien sabidas son las condiciones del campeón argentino de pista, quien además, reiteró en muchas ocasiones esas excepcionales virtudes conductivas y cerebrales en difíciles pruebas de ruta. Eso por un lado. Por otro, están la seriedad y disciplina expuestas por la prestigiosa firma en su breve pero exitosa trayectoria dentro del automovilismo netamente deportivo, por lo que no caben dudas que de esa conjunción de valores, surgirán performances de alto vuelo. Por nuestra parte y considerando los factores apuntados, nos atrevemos a vaticinar un brillante porvenir al binomio Ford-Estéfano en esta nueva etapa de su vida automovilística. De todas maneras el tiempo y los hechos tienen la última palabra.

Gran triunfo de Ravassi

En Porteña continuó el 11 de julio ppdo. la disputa del certamen anual organizado por el Círculo Ford T Córdoba. Si bien la cantidad de máquinas fue exigua, los cinco pilotos que tuvieron a su cargo la responsabilidad de animar la jornada ofrecieron un más que discreto espectáculo, sobre todo en la serie final, donde el actual campeón Jorge Ravassi, luego de "quedarse" en la partida comenzó una fructífera persecución hasta doblegar en electrizante final al entonces puntero, el entrerriano Raúl Grinóvero, quien de esta m nera quedó segundo escoltado por José Pérez (vencedor de la serie inicial), Luis Subils y Héctor Gobi. En la segunda serie se impuso Ravassi (que en la primera había obtenido el segundo lugar). El promedio logrado por Ravassi en la competencia decisiva fue de 92,600 Kmph. el más elevado de la tarde.

Campeonato porteño de regularidad

Por el campeonato Porteño de regularidad, el Club Argentino de Regularidad hizo disputar el 27 de junio ppdo. una prueba de la especialidad para valores de 1ra., 2da. y 3ra. categoría, sobre el siguiente recorrido: Victoria - San Pedro - Victoria. Tomaron parte 49 binomios y alcanzaron a clasificarse 42. En 1ra. categoría se observaron estos resultados: 1º) Roberto Hipólito - Sra. de Hipólito, con 11 puntos en contra; 2º) José M. Salguero - Leonel Carballo, con 11 ps. e/c. y 3º) Carlos Valle - Andrés Valle, con 12 ps. e/c. Mientras que en 2da. categoría se impuso Manuel Querejeta - Ricardo Zavaleta, con 15 ps. e/c., seguidos por Antonio Requejo - Andrés Castello, con 15 ps. en contra.

También organizada por el Club Argentino de Regularidad y patrocinada por la Asociación de Residentes Chaqueños, se cumplió entre los días 8 y 9 de julio pasado una prueba de regularidad de largo aliento para elementos de 1ra., 2da. y 3ra. categoría. Se largó desde Plaza de Mayo (C. Federal) y se arribó a Resistencia (Chaco). Animaron la justa 55 competidores y entraron en clasificación 50. Ganador absoluto fue el dúo de 2da. categoría compuesto por Aldo Escola y Norberto Espósito, con 35 puntos en contra, seguidos por uno de 3ra., vale decir Oscar Gatto - Mario Carranza, con 35 ps. e/c. Tercero fue el binomio Marcelo Povarchik - Jorge Pesenti, con 39 ps. e/c., cuarto uno de 1ra. (Norberto Gardey - Vicente Acuña), con 49 ps. e/c. y quinto entraron Lorenzo Bays - Sra. de Bays (2da. categ.) con 50 ps. e/c.

POSICIONES DEL CAMPEONATO PORTEÑO HASTA EL 20 DE JULIO

1º) Guillermo Vaccare - Miguel A. Yasky 809 puntos; 2º) José Salguero - Leonel Carballo, 762 puntos; 3º) Antonio Requejo - Andrés Castello, 674 puntos; 4º) Roberto Hipólito - Sra. de Hipólito, 667 puntos; 5º) Manuel Querejeta - Ricardo Zavaleta, 630 puntos; 6º) Carlos Valle - Andrés Valle, 629 puntos; 7º) Carlos Batmalle, 413 puntos; 8º) Tito Cabo - Osvaldo Campos, 378 puntos; 9º) Roberto Gardey - Vicente Acuña, 332 puntos y 10º) Julio Molina con 320 puntos.





Momento en que se inicia la prueba final de la jornada que para coches Ford T semipreparados Fórm. Entrerriana tuvo lugar en Paraná el 4 de julio ppdo. En los primeros metros ha conseguido puntear Juan V. Martínez, (sobre el costado izquierdo), seguido de muy cerca por Vicente Linares, que habría de superarlo casi de inmediato. Algo más atrás se ve avanzar al "revolucionario" Ford T con motor trasero de Alberto Roggero (Nº 15).

Ford T Entrerrianos

Los domingos 4 y 25 de julio próximo pasado disputaron sendas jornadas del Campeonato Entrerriano de Ford T que organiza la Unión de Volantes con sede en Concepción del Uruguay. En ambas ocasiones (Paraná y Gualeguay) salió victorioso Vicente Linares, dejando la sensación de que en esta temporada está firmemente dispuesto a revalidar su condición de cuádruple campeón que, como es de conocimiento general, debió resignar el año pasado ante la regularidad de Américo Durandó. En cambio éste, ahora no encuentra la senda que lo lleve a la defensa del cetro hallándose ubicado en las posiciones de retaguardia con sólo una unidad en su haber.

PARANA

Bajo la organización del Club de Volantes Entrerrianos se llevó a cabo en el autódromo de la ciudad capital (Km. 17) la primera jornada del mes de julio. Reeditando actuaciones ya conocidas el representante de Concordia, Vicente Linares fue el dominador absoluto imponiéndose por amplio margen en las pruebas de clasificación, su serie y en la final, siguiéndole en orden de méritos Juan V. Martínez, quien obtuvo la segunda colocación. Tercero se ubicó el hombre del motor trasero, Alberto Roggero. La neta superioridad del ex-campeón fue manifiesta y además de sus reconocidas aptitudes conductivas, puso de relieve que su clásico 36 se halla en óptimas condiciones de rendimiento. Completó el programa una justa motociclística de 100cc. en la cual se impuso Exequiel Tortul, seguido por Argentino Yohsitaque, Hugo Tinti, Néstor Braccone y Remigio Chimento, estos tres últimos con vueltas perdidas.

GUALEGUAY

Nuevamente Vicente Linares logró salir airoso en la confrontación organizada por la Sociedad Sportiva local y a igual que lo ocurrido en la prueba anterior de Paraná, encontró en Juan V. Martínez su principal oponente, sin que, por supuesto, éste llegara a hacer peligrar su triunfo. De todas maneras, la performance que viene cumpliendo Martínez en este campeonato lo sindican como aspirante lógico a luchar por el subtítulo, ya que cabe descontar que el puesto de privilegio quedará en manos de Linares, quien lleva en estos momentos la friolera de 29 puntos de diferencia.

RESULTADOS GENERALES

EN PARANA

Circuito: Autódromo de Paraná (Km. 17), de tierra, de 1.500 metros.
Organizó: Club de Volantes Entrerrianos.

Pruebas de clasificación

1º) Vicente Linares, 54s.4/5, promedio: 98,585 Kmph.; 2º) Juan V. Martínez, 58s. 2/5; 3º) Raúl Grinóvero, 58s.2/5.

1ra. serie - 10 vueltas

1º) Vicente Linares, 9m.32s., promedio: 94,098 Kmph.; 2º) Raúl Grinóvero, 9m.41s. 1/5; 3º) Guillermo von Wernich, 10m. 19s. 3/5.

2da. serie - 10 vueltas

1º) Juan V. Martínez, 10m.05s., promedio: 90,000 Kmph.; 2º) Italo Zunino, 10m. 08s.4/5; 3º) Alberto Roggero, 10m.14s.1/5; 4º) Carlos Rufiner, 10m.07s.3/5, (9 vueltas).

FINAL - 35 vueltas - 52,500 Km.

1º) Vicente Linares, 34m.17s.1/5, promedio: 92,128 Kmph.; 2º) Juan V. Martínez; 3º) Alberto Roggero; 4º Italo Zunino; 5º) Abdon Chaulet; 6º) Guillermo von Wernich.

EN GUALEGUAY

Circuito: Hipódromo (tierra), de 1.340 metros de perímetro
Organizó: Sociedad Sportiva de Gualeguay

Pruebas de clasificación

1º) Vicente Linares, 58s., promedio: 83,160 Kmph.; 2º) Juan V. Martínez, 59s. 1/5; 3º) Eduardo Campodónico, 1m.00s.1/5.

1ra. serie - 8 vueltas

1º) Vicente Linares, 8m.02s.2/5, promedio: 80,122 Kmph.; 2º) Eduardo Campodónico, 8m.22s.1/5; 3º) Adolfo Naiman, 8m.41s.1/5.

2da. serie

1º) Juan V. Martínez, 8m.15s., promedio: 78,048 Kmph.; 2º) Luis Trosken, 8m. 28s.2/5; 3º) Emilio Albarracín.

FINAL - 20 vueltas - 26,800 Km.

1º) Vicente Linares, 21m.08s.2/5, promedio: 76,716 Kmph.; 2º) Juan V. Martínez, 21m.50s.; 3º) Adolfo Naiman; 4º) Italo Zunino; 5º) Luis Trosken; 6º) Emilio Albarracín.

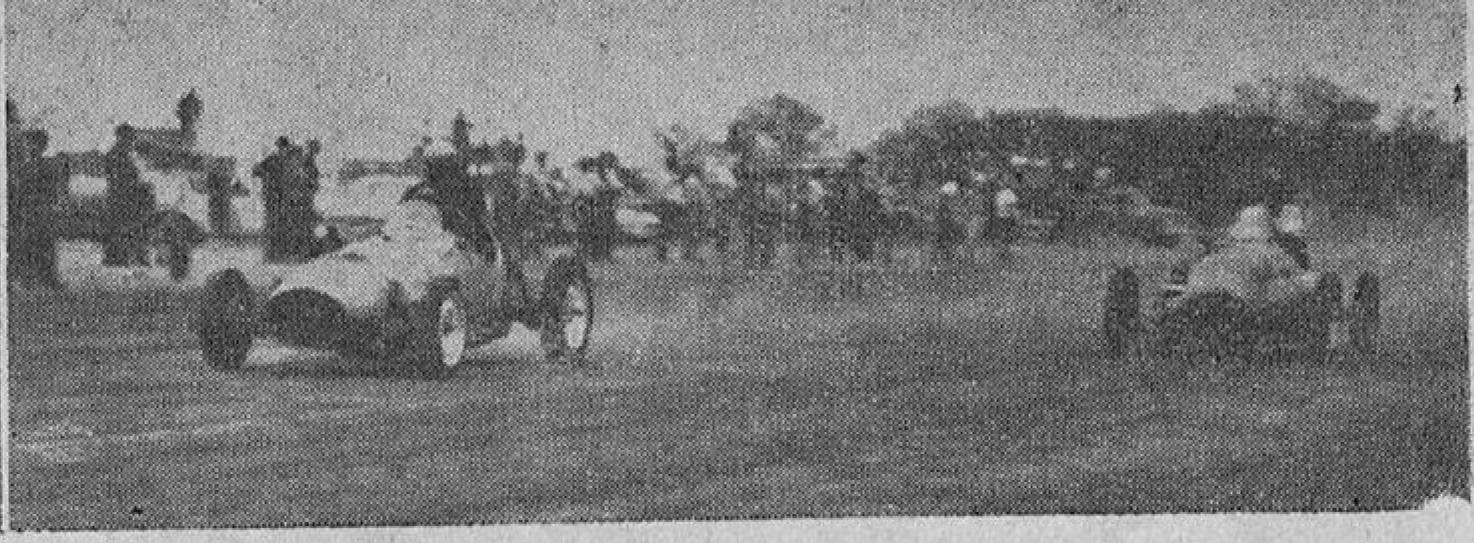
POSICIONES ACTUALES DEL CAMPEONATO

1º	Vicente Linares	45 Pts.
2º	Juan V. Martínez	16 "
3º	Jorge Ravassi	15 "
4º	Oscar Riffel ("Pepe Antar")	12 "
5º	Raúl Grinóvero	11 "
6º	Alberto Roggero	10 "
7º	Abdón Chaulet	7 "
8º	Italo Zunino	5 "
9º	Edgardo Monzón	4 "
9º	Adolfo Naiman	4 "
11º	Aniceto Galley	1 "
11º	Américo Durandó	1 "
11º	Luis Trosken	1 "



ARRIBA: Vicente Linares, vencedor en Paraná y Gualeguay, triunfos que le valieron afianzarse casi definitivamente en la vanguardia del campeonato entrerriano. — ABAJO: Juan V. Martínez, coterráneo de Linares, es decir, representante de Concordia como aquél, escoltó al ya casi quíntuple campeón en las dos competencias mencionadas, pasando al 2º puesto de la tabla.





IZQUIERDA: Raúl Tántera, acaba de superar, sacándole una vuelta, a Anselmo Schmidhalter durante la competencia de San Jerónimo Norte, en la que consiguió la primera victoria de su breve pero significativa campaña. — DERECHA: Héctor Madoery, ganador 15 días antes en Matilde, volvió a ser gran animador en la prueba organizada por el Motor Club San Jerónimo Norte, donde se constituyó en el rival más difícil de Tántera, clasificándose 2º.

Ford T de S. Tomé

EN MATILDE

Una triple colisión cuando se cumplía la tercera vuelta en la prueba final de la competencia de Matilde (11 de julio ppdo.) malogró en parte el brillo de la jornada, ya que si bien no hubo que lamentar víctimas (en un primer momento se temió lo peor) en cambio trajo aparejada una larga serie de discusiones y controversias que a nada bueno conducen. Algunos acataron de inmediato las señales que hacía el Comisario Deportivo, otros continuaron como si nada hubiera sucedido y el resto aceleraba o disminuía su marcha según se le acercaba otro volante a fin de no perder posiciones. Lo cierto es que la confusión fue mayúscula, máxime con la invasión de público en el viraje del accidente. De todas maneras creemos que la entidad patrocinante y fiscalizadora del certamen debe adoptar severas medidas para con los pilotos que no respeten las indicaciones del Comisario Deportivo, pues si bien en la oportunidad el desorden se tornó insoluble, entendemos que se deben agotar todas las instancias a fin de prevenir situaciones similares. Tanto alertar a los competidores como aconsejar al público por los altavoces del circuito.

Al producirse el hecho del que fueron protagonistas Cerliani, Raimondi y Trossero, encabezaba el lote Enrique Friztchy. Renacida la calma se procedió a largar nuevamente la final sin tener en cuenta las vueltas cumplidas ni la clasificación observada hasta entonces. Los 25 circuitos fueron cumplidos por sólo cinco máquinas, por cuanto la restante, que piloteaba Friztchy, sufrió desperfectos y debió abandonar mientras recorría la ronda Nº 17. La carrera en líneas generales fue bastante pareja y luego de algún tiempo las posiciones se estabilizaron, por lo cual el interés decayó verticalmente. En definitiva, se impuso Héctor Madoery a una media de 83,100 Kmph., seguido por Eladio Serra, el lugareño y ex-campeón Juan Notta, Bruno Riva y José Portero. En las pruebas de clasificación también venció Madoery, mientras que las dos series preliminares dieron como ganador a Eladio Serra y Enrique Friztchy. Por último, señalemos que esta jornada fue organizada por el Club Escape Libre y contó con puntaje para el campeonato zonal de la Unión de Volantes Ford T de Santo Tomé.

Circuito: De tierra, de 1.000 metros de perímetro.

Organizó: Club Escape Libre.

Pruebas de clasificación

1º) Héctor Madoery, 40s., promedio: 90,000 Kmph.; 2º) Enrique Friztchy, 40s. 3/5; 3º) Eladio Serra, 41s.1/5.

1ra. serie - 12 vueltas - 12,000 Km.

1º) Eladio Serra, 8m.44s., promedio: 82,440 Kmph.; 2º) Juan Notta, 9m.00s.; 3º) Luis Zúccolo, 9m.03s.; 4º) Evelio Cerliani, 9m.13s.; 5º) Otto Denipotti (11 vueltas); 6º) Héctor Madoery (10 vueltas).

2da. serie - 12 vueltas - 12,000 Km.

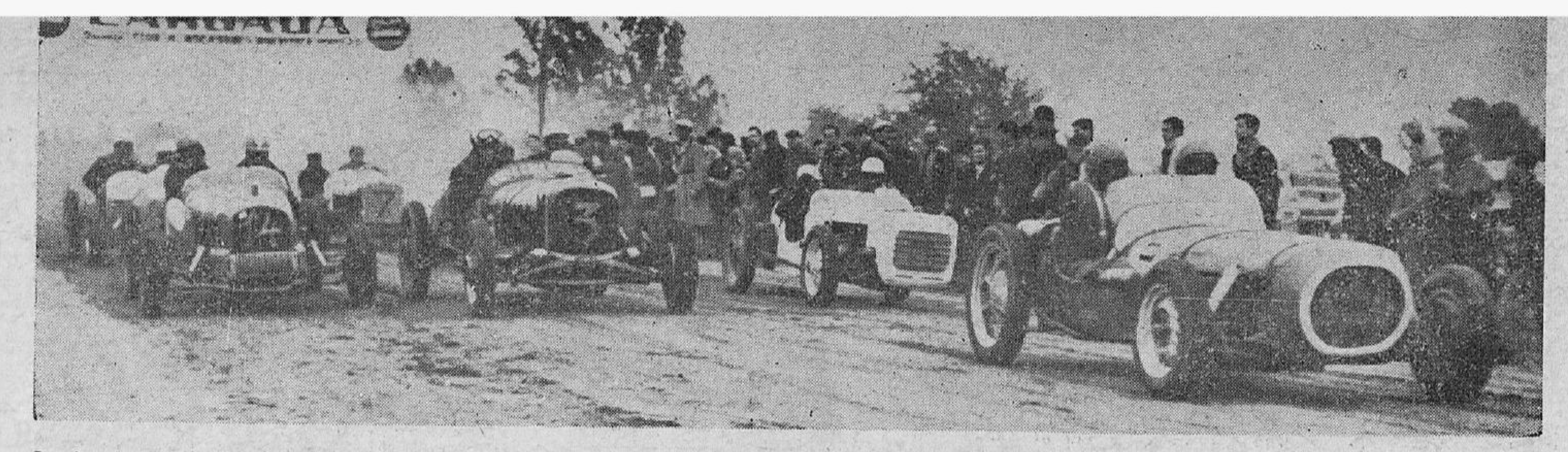
1º) Enrique Friztchy, 8m.47s., promedio: 81,950 Kmph.; 2º) Bruno Riva, 8m. 52s.; 3º) Daniel Favre, 9m.21s.; 4º) José Portero, 9m.23s.; 5º) Angel Pérez; 6º) Anselmo Schmitdhalter; 7º) Elías Trossero (5 vueltas).

FINAL - 25 vueltas - 25,000 Km.

1º) Héctor Madoery, 18m.03s., promedio: 83,100 Kmph.; 2º) Eladio Serra, 18m. 14s.; 3º) Juan Notta, 18m.19s.; 4º) Bruno Riva, 18m.27s.; 5º) José Portero; 6º) Enrique Friztchy (16 vueltas).

EN SAN JERONIMO NORTE

Pese al día ventoso y nublado, mucho público acudió a presenciar las alternativas de la competencia organizada por el Motor Club San Jerónimo, el 25 de julio ppdo. en un circuito de tierra aledaño a la planta urbana de San Jerónimo Norte que, justo es destacar, se encontraba muy bien preparado. En las pruebas de clasificación se impuso Raúl Tántera con 33s.4/5 y una media horaria de 95,060 Km., seguido por José Burkart (que reaparecía), Daniel Favre y Enrique Friztchy, en las principales posiciones. La primera serie, animada por cinco volantes, presentó hasta la décima vuelta como gallardo puntero a Héctor Madoery, pero en la siguiente fue superado por Tántera y ya no se registraron variantes. Después de los nombrados se escalonaron Favre, Riva y Trossero. En la otra preliminar punteó Burkart hasta que gradualmente fue cediendo terreno y se retrasó considerablemente, ganando entonces la serie E. Friztchy y clasificándose segundo Eladio Serra. La parte final, sobre 30 rondas, brindó los mejores instantes, ya que si bien las posiciones de privilegio se mantuvieron estabilizadas durante todo su desarrollo, el constante apremio que impuso sobre Tántera, el reciente vencedor de Matilde, Héctor Madoery, ocurriendo otro tanto por el tercer y cuarto puesto, fueron —decimos— factores principales que generaron un lucido espectáculo. Esta reunión deparó a muchos la alegría que significó ver triunfante a Raúl Tántera, deportista que merecía tal halago, pues haciendo gala de gran habilidad conductiva ganó las pruebas de clasificación, su serie y la final. Volante surgido y fogueado en competencias de midget, supo llevar al triunfo a la máquina magníficamente preparada por el mecánico Píccoli, de la localidad de Matilde, hombre que no "veía" ganar a "su" máquina desde 1963, época en que preparaba la unidad piloteada por el ex-campeón Rulo. He aquí la clasificación final: 1º) R. Tántera, en 17m.36s. a un promedio de 92,300 Kmph.; 2º) Héctor Madoery, 17m.41s.; 3º) Daniel Favre, 17m.50s. 4º) Elías Trossero, 17m.57s. y 5º) Bruno Riva en 18m. exactos.



Gracias a la gentileza del buen fotógrafo riocuartense Marcelino Quiroga, podemos brindar este interesante enfoque registrando la largada de la primera serie correspondiente a la prueba para coches Ford T tipo carretera disputada en Villa Ascasubi, Pcia. de Córdoba. Picó al frente Héctor Renz (Nº 6), representante de Roldán, que después de haberse adjudicado ese parcial también se impuso en los cómputos generales. Lo acosan de cerca Danilo Mari (Nº 11), Maiorino Mari (Nº 3), Raúl Calegaris (Nº 14) y Armando Paulucci (Nº 7).

Ford T Carretera en Villa Ascasubi

Organizada por el Club Atlético Villa Ascasubi y Biblioteca Popular, ambas instituciones con asiento en esa localidad cordobesa, se disputó una prueba de coches Ford T tipo carretera con puntaje para el campeonato patrocinado por la Federación Automovilística del Interior. (F.A.D.I.) La misma se llevó a cabo el 18 de julio ppdo. sobre un circuito de 5.700 metros totalmente de tierra. Se corrieron dos series y una final, con acumulación de tiempos empleados en las respectivas baterías y final.

El capítulo inicial brindó una recia lucha entre Maiorino Mari, Héctor Renz y Danilo Mari, especialmente. En los primeros metros punteó Maiorino Mari, pero en el segundo giro debió abandonar por fallas mecánicas. La batalla entonces se circunscribió entre Héctor Renz y Danilo Mari. Este último en la sexta ronda logró doblegar a su rival y así continuaron hasta que al cumplirse la décima vuelta el puntero, es decir Danilo Mari, experimentó un "trompo" que le hizo perder la posición de privilegio, quedando ésta en manos de Renz. No se registraron otras alternativas de interés.

En la segunda serie tomó parte el campeón argentino Enrique Luchino, quien pese a largar en última línea, en la primera vuelta ya estaba primero, pero en el transcurso de la tercera debió retirarse por serios desperfectos en el motor, lo que permitió el avance de Pascual Boneu, el cual no encontró mayores obstáculos para imponerse.

La parte final, sobre 20 rondas, le deparó la inmensa satisfacción de ganar al joven valor de Monte Buey, José Ruani, quien en la segunda serie había escoltado a Boneu, en tanto que éste sólo alcanzó la séptima posición. Por su parte el vencedor de la primera serie, Héctor Renz, logró la segunda posición, lo que le valió en definitiva adjudicarse los puntos en disputa, seguido por el citado Danilo Mari, José Ruani, etc.

Circuito: De tierra, de 5.700 metros de perímetro.

Organizó: Club Atlético Villa Ascasubi y Biblioteca Popular.

1ra. serie - 15 vueltas - 85,500 Km.

1º) Héctor Renz, 47m.57s., promedio: 106,936 Kmph.; 2º) Danilo Mari, 48m.01s.; 3º) Raúl Calegaris, 48m.55s.; 4º) "Omar", 50m.35s.; 5º) Raúl Jordán, 52m.13s.; 6º) Mauricio Bono, 1h.17m.49s.

2da. serie - 15 vueltas - 85,500 Km.

1º) Pascual Boneu, 48m.02s., promedio: 106,800 Kmph.; 2º) José Ruani, 51m.06s.; 3º) Angel Calandra, 59m.26s.; 4º) Omar Bertalot, 1h.07m.50s.; 5º) "Eme - Eme", 1h.16m.16s.

FINAL - 20 vueltas - 114,000 Km.

1º) José Ruani, 1h.04m.18s., promedio: 196,272 Kmph.; 2º) Héctor Renz, 1h.05m.48s.; 3º) Danilo Mari, 1h.06m.22s.; 4º) "Omar", 1h.06m.27s.; 5º) Angel Calandra, 1h.09m.16s.; 6º) Raúl Jordán, 1h.14m.02s.; 7º) Pascual Boneu, 1h.16m.44s.; 8º) Raúl Calegaris, 1h.20m.06s.; 9º) Omar Bertalot, 1h.32m.20s.

Clasificación General Final - 35 vueltas 199,500 Km.

1º) Héctor Renz, 1h.53m.45s., promedio: 105,230 Kmph.; 2º) Danilo Mari, 1h.54m.23s.; 3º) José Ruani, 1h.55m.24s.; 4º) "Omar", 1h.57m.02s.; 5º) Pascual Boneu, 2h.04m.46s.; 6º) Raúl Jordán, 2h.06m.15s.; 7º) Angel Calandra, 2h.08m.42s.; 8º) Raúl Calegaris, 2h.09m.01s.; 9º) Omar Bertalot, 2h.39m.25s.; 10º) "Eme - Eme" (9 vueltas).

POSICIONES ACTUALES DEL CAMPEONATO

1º) Enrique Luchino, Río IVº, 20 puntos; 2º) Héctor Renz, Roldán, 17,25 puntos; 3º) Danilo Mari, Villa Ascasubi, 13,47 puntos; 4º) Pascual Boneu, Los Cóndores, 12 puntos; 5º) Angel Calandra, Hernando, 10,37 puntos; 6º) Omar Bertalot, Villa Ascasubi, 7 puntos; 6º) Maiorino M ri, Tancacha, 7 puntos; 8º) Odonel Martino, Ramona, 5 puntos y 8º) José Ruani, Monte Buey con 5 puntos.

12 Horas de Reims

El 1º de julio ppdo. se disputó en Francia las "12 Horas Internacionales de Reims", prueba con puntaje para las distintas categorías del campeonato mundial de marcas. Las pocas unidades participantes (22 en total) y la neta superioridad ejercida por la Ferrari de Graham Hill - Joakim Bonnier, restaron mucho interés a esta justa de largo aliento. No obstante, sobre su finalización y cuando aún faltaban tres horas de marcha, se produjo el abandono de los punteros por fallas en la caja de velocidades, circunstancia que conmovió a los aficionados, pues llevaban cuatro vueltas y fracción a la Ferrari piloteada por Piper-Attwood, nueve a la del Mejicano Pedro Rodríguez - Jean Guichet, once a la de Mairesse - Beurlys y catorce a la de Parkes - Surtees. Quedaban en carrera trece máquinas. Poco más tarde, el público tuvo ocasión de vislumbrar un final muy reñido como consecuencia de una prolongada detención de los ahora punteros. La misma se extendió tanto que la pareja Rodríguez - Guichet pasó al frente, pero cuando aquellos reanudaron la carrera lo hicieron con mucho ímpetu, por lo que se observó la posibilidad de que antes que expiraran las 12 horas lograrían retomar la posición de privilegio. Pero esto no ocurrió, ya que al detenerse nuevamente en sus boxes la Ferrari de Piper - Attwood, la otra Ferrari del equipo yanki que dirije el ex-volante Luigi Chinetti, quedó decididamente en la punta hasta el final. Algunas vueltas más y Piper - Attwood perdían toda esperanza, siendo superados por varias máquinas, entre ellas la de Surtees - Parkes, Mairesse - Beurlys, etc. Tanto la Ferrari ganadora como la de Surtees - Parkes, experimentaron algunas dificultades que les impidió luchar desde el comienzo con posibilidades. Empero, la de Surtees (cuando este piloteaba) logró batir el record de vuelta, con 2m.17s.9/10 y un promedio de 216,726 Kmh. mientras que la media horaria de carrera fue 197,121 Kmph.

Clasificación final

Circuito: De Reims, de 8,301 Km. de extensión.

1º) FERRARI (Pedro Rodríguez - Jean Guichet), 284 vueltas, promedio: 197,121 Kmph.; 2º) FERRARI (John Surtees - Michael Parkes), 282 vueltas; 3º) FERRARI (Willy Mairesse - Jean Beurlys), 279 vueltas; 4º) FERRARI (David Piper - Richard Attwood), 273 vueltas; 5º) FORD-COBRA (Robert Bondurante - J. Schlesser), 270 vueltas; 6º) PORSCHE (M. de Udy - Paúl Hawkins), 261 vueltas; 7º) ALPINE (Lucien Bianchi - E. Grandsire), 248 vueltas; 8º) ALPINE (Roger de Lageneste - Jean Vinatier), 243 vueltas; 9º) FORD-COBRA (John Whitmore - Jack Sears), 240 vueltas.

24 Horas de Francorchamps

La disputa de las 24 Horas de Francorchamps para coches de serie cumplida entre los días 24 y 25 de julio pasado, en el famoso y veloz escenario belga, tuvo sus principales matices en la lucha entablada entre los pilotos de la BMW y de Alfa Romeo. En un principio y hasta muy cerca del final puntearon los binomios Willy Mairesse - Hubert Hahne (BMW) y Enrico Pinto - G. Galimberti (Alfa Romeo) en forma alternativa. Pero de pronto desaparecieron de la escena ambos por fallas en la dirección —el primero— y deficiencias mecánicas, el segundo. Esta circunstancia colocó de inmediato en la vanguardia a otro BMW (Pascal Icky - Gerald Langois van Ophem), seguidos por un Alfa Romeo (J. M. Lagae - Den Keyn) prolongándose así el duelo de marcas. Sin embargo, una precipitación pluvial llamó a sosiego a estos últimos sobre las postrimerías de la extenuadora justa y ya no se produjeron novedades de importancia. En consecuencia se impuso el BMW 1800 c.c. de Pascal Icky - Gerald Langois van Ophem con 3.812 Km. recorridos y una media horaria de 158,855 Km. escoltado por el Alfa Romeo de J. M. Lagae - Den Keyn, con 3.790,075 Km.; el Volvo PV-544 de J. Patte - Caddy, el Austin-Cooper S-1.300 da C. Haas - P. Schijns y el Glas 1.204 TS de D. Lambert - T. Klinck, en los cinco primeros puestos.

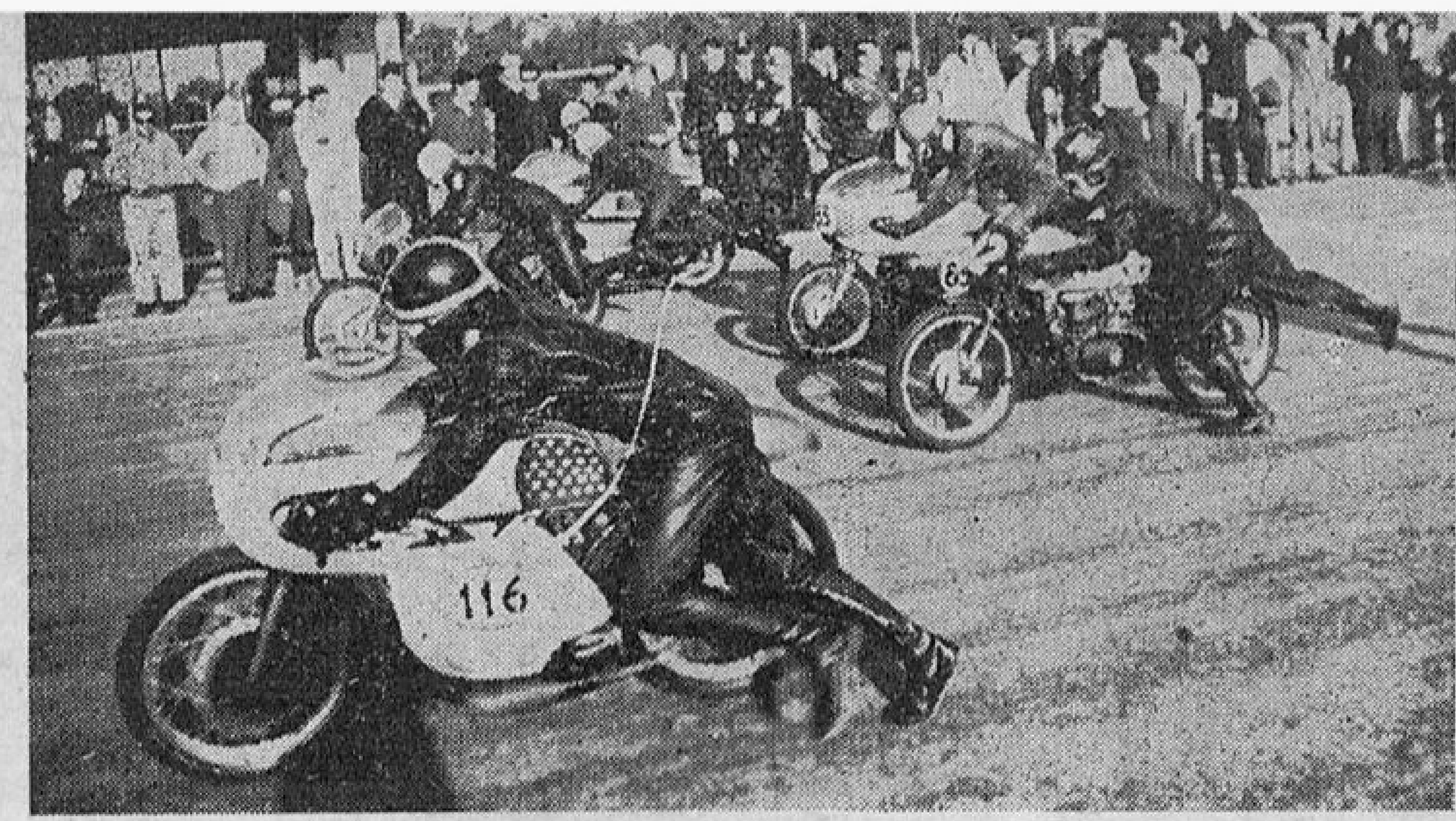
Carrera benéfica en Sta. Fe

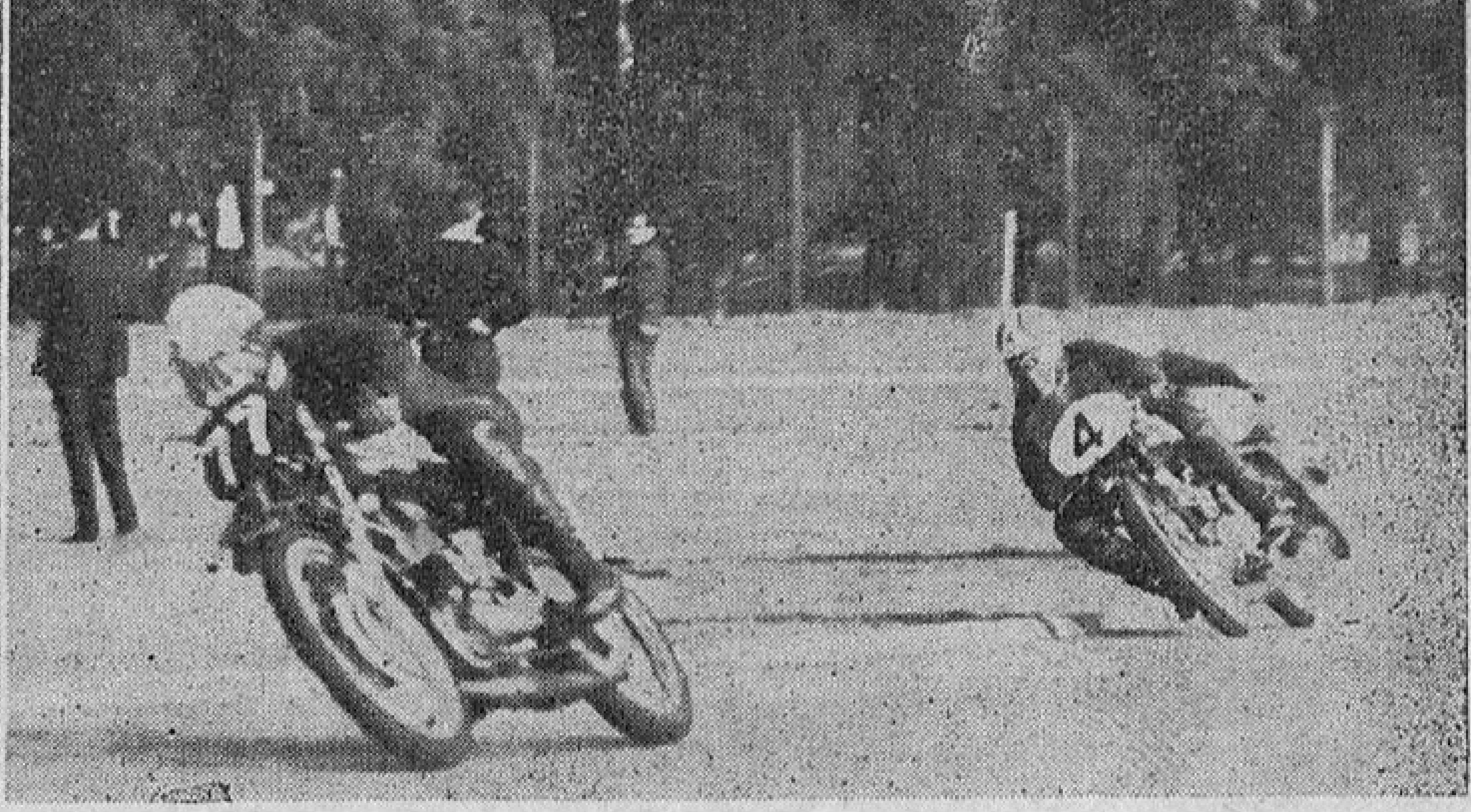
La Asociación Cooperadora de la Dirección de Odontología de Santa Fe se encuentra empeñada en adquirir una unidad móvil con destino a la atención buco-dental de la población humilde residente en el interior de la provincia, especialmente en los Departamentos de la costa y el norte. A fin de allegar fondos que posibiliten tal aspiración, sus dirigentes han programado para mediados de octubre próximo una jornada motociclística para máquinas de 100 y 175 cc. Standard Preparación Libre, la cual se llevará a cabo en el circuito del Parque del Sur de esta ciudad. Asimismo, se proyecta invitar especialmente a destacados valores del motociclismo nacional que militan en la categoría 500 cc. F. I. para que realicen una carrera-exhibición, la que sin duda acaparará la atención de los aficionados, dada la velocidad que pueden imprimir esas máquinas. Teniendo en cuenta los valiosos trofeos y premios en efectivo en disputa como así también el carácter benéfico de la reunión, se descuenta que el éxito acompañará a la institución organizadora.

Audiciones de "Vértigo"

Ha retornado al éter, ahora por la onda de LR 3 Radio Belgrano y en el horario de las 22,15, de lunes a viernes, la audición "Vértigo"... una temática diferente en automovilismo, que se destacara por la trasmisión de los dos grandes premios del año pasado por Radio Splendid.

Esta audición es dirigida por Alberto Hugo Cando, quien cuenta con un equipo de especialistas para ofrecer un interesante panorama de la actividad mecánico-deportiva.





Bajada la bandera, los participantes de la prueba para máquinas de 175 c.c. Fórm. Internacional, empujan sus unidades para ponerlas en marcha. Interesantes relieves alcanzó la jornada cumplida el 25 de julio en el Autódromo Municipal con la organización de la F.A.M. — DERECHA: Jorge Kissling (Nº 77) y Aldo Caldarella (Nº 4), luchan "palmo a palmo" por la segunda colocación en la prueba de 175 c.c. F. I., que se adjudicara en forma brillante Raúl Kissling.



Jornada de la F.A.M.

Una vez más en lo que va del año la Federación Argentina de Motociclismo se encargó de organizar en las pistas del autódromo del Parque "Alte. Brown", en fecha 25 de julio ppdo., una reunión de la especialidad que comprendió las clases 125cc. Standard Abierta Preparación Libre, 175cc. Abierta Fórmula Internacional y Side Car 500cc. Abierta Fórmula Internacional. Tanto el número de pruebas como de corredores participantes no fue muy nutrido, pero de todas maneras el espectáculo generado puede catalogárselo como de interesante para los pocos aficionados que se dieron cita en el magnífico escenario metropolitano.

Tan sólo cinco participantes se presentaron en 125cc. S.A.P.L., sin embargo, entre ellos se libró una lucha reñida que mantuvo en tensión al público. En compacto grupo avanzaron a través de varias vueltas encabezados por Aldo Caldarella, seguido a corta distancia por Jorge Kissling, Guillermo Arnáiz, Armando Vivacqua y Alberto Gómez, en ese orden. Al cumplirse cinco rondas el lote se fue disgregando, ya que este último con dificultades en su Zanella RK se vio precisado a abandonar, en tanto que Vivacqua y Arnáiz iban perdiendo contacto con Caldarella y Kissling, que se alternaban en el comando de la prueba, en lucha muy normal y equilibrada. Posteriormente no variaron las posiciones y se arribó a un final de "bandera verde", en el que Caldarella superó a Jorge Kissling por el exigüo lapso de 5/10 de segundo. El índice de la paridad mecánica existente entre las Zanella RK que condujeron todos los pilotos, lo dá la diferencia normal entre los cuatro participantes de vanguardia. Caldarella superó a Arnáiz (que entró tercero) por 6s.9/10 y a Vivacqua (cuarto) por 17s. 8/10. A través de las cuales se establecen que en ese corto espacio de tiempo se ubiquen nada menos que cuatro competidores, lo que no hace más que dar la razón a nuestra constante prédica en procura de un equiparamiento mecánico por medio del fomento de las máquinas nacionales. Esto ya es realidad por medio de las reconocidas Zanella RK que son preparadas por Rivelli y Kissling (de allí su denominación RK) en estrecha colaboración con la fábrica Zanella, que preside ese incansable y desinteresado pionero del motociclismo criollo que es don Juan Zanella.

De igual forma que en 125cc. se plantearon las cosas en 175cc. A.F.I. Es decir, tomaron la punta Aldo Caldarella y Jorge Kissling escoltados por Guillermo Arnáiz y Alberto Gómez, esta vez con el agregado de Victorio Minguzzi que se ubicaba cuarto y de Raúl Kissling, a quien no le arrancó el motor en la largada y se retrasó considerablemente, pero luego comenzó un intenso asedio sobre las colocaciones de sus predecesores. Siempre alternándose en los puestos de vanguardia, Caldarella y Jorge Kissling, y notándose el evidente avance de Raúl Kissling, que fue desplazando sucesivamente a todo el lote que lo precedía. Pasó primero a Tomás González, luego a Juan Pilepit, posteriormente a Horacio Kiernan, Alberto Gómez y Victorio Minguzzi; después sostuvo una breve lucha de una vuelta con G. Arnáiz por el tercer lugar y una vez rebasada la línea de éste fue en busca de los dos punteros a los que dio alcance al cabo de tres giros de violenta pero segura conducción, haciendo gala de un dominio perfecto sobre la unidad y sobre sí mismo. Ya formando parte del núcleo puntero, continuó bregando para superarlos al entrar en el último circuito y arribar en primer término. Todo una hazaña, sin duda.

Prosigue la exitosa racha de triunfos del binomio Amleto Pomesano - Julio Quaremba en Side Car. De la forma en que están planteadas las circunstancias en esta temporada, es evidente que los únicos que pueden comprometer su chance son los hermanos platenses Juan y Néstor Fava, excepción hecha con ellos, los demás no se encuentran ni medianamente en condiciones de batirlos. De esta manera cada carrera se reduce al intenso duelo que mantienen por el puesto de honor estas dos parejas y cuando alguna de ellas claudica, la competencia está prácticamente definida, de no ser así, se mantiene hasta el final. Pero esta circunstancia rara vez ha ocurrido. En esta ocasión el panorama no varió. Los hermanos Fava mantuvieron el asedio sobre Pomesano-Quaremba por espacio de dos vueltas, a partir de allí, un botador de la Norton de los platenses "dijo basta" y los dejó con ganas y a la vera del circuito. Desde entonces Pomesano se limitó a mantener cómoda posición sin arriesgar demasiado y finalizó con una ventaja de 13s.3/10 sobre el ex-campeón argentino Eduardo Vanoli, tercero a la abismal diferencia de 1m.48s. 1/10 terminó Jorge Ferro; el resto más alejado aún con vueltas perdidas. Estos resultados no hacen más que ratificar nuestra apreciación del principio en cuanto a la evidente superioridad mecánica de Pomesano sobre el resto de los pilotos de la categoría, con excepción hecha de los Fava.



Raúl Kissling, junto a la Zanella R.K. con la que, tras vibrante lucha con su hermano Jorge y Aldo Caldarella, consiguió hacer suya la victoria en la categoría 175 cc. F.I.

Como punto final, buena organización de la F.A.M. para una jornada en familia y con un reducido pero notable programa de competencias, tal cual lo confirman los excelentes resultados (deportivamente hablando) obtenidos en esta ocasión.

Circuito: Autódromo del Parque "Alte. Brown".

Organizó: Federación Argentina de Motociclismo.

125cc. S.A.P.L. - 15 vueltas
(Pista Nº 5, de 2.126,31 m.)

1º) Aldo Caldarella, Zanella RK, 18m. 10s.4/10, promedio: 105,291 Kmph.; 2º) Jorge Kissling, Zanella RK, 18m.10s.9/10; 3º) Guillermo L. Arnaiz, Zanella RK, 18m.17s.3/10; 4º) Armando Vivacqua, Zanella RK, 18m.28s.2/10; 5º) Alberto Gómez, Zanella RK, 6m.42s.5/10 (5 vueltas).

175cc. F.I. - 20 vueltas
(Pista Nº 5, de 2.126,31 m.)

1º) Raúl Kissling, Zanella RK, 23m. 27s.7/10, promedio: 108,886 Kmph.; 2º) Jorge Kissling, Zanella RK, 23m.27s.9/10; 3º) Aldo Caldarella, Zanella RK, 23m. 29s.8/10; 4º) Guillermo L. Arnaiz, Zanella RK, 24m.19s.; 5º) Victorio Minguzzi, Bultaco, 23m.54s.5/10 (19 vueltas); 6º) Alberto Gómez, Zanella RK, 12m.46s.5/10 (10 vueltas); 7º) Tomás González, Ducati, 17m.07s.6/10 (8 vueltas); 8º) Juan Pilepich, Gilera, 14m.14s.6/10 (6 vueltas).

Side Car 500cc. F.I. - 10 vueltas
(Pista Nº 10, de 2.625,01 m.)

1º) Amleto Pomesano - Julio Quaremba, Norton, 16m.26s.4/10, promedio: 95,483 Kmph.; 2º) Eduardo Vanoli - Oscar Paulero, Norton, 16m.39s.7/10; 3º) Jorge Ferro - Rubén Adami, DKW, 18m.14s.5/10; 4º) Guillermo Yur-Pedro Sánchez, Velocette, 16m.31s.8/10 (9 vueltas); 5º) Horacio Lepiani - Jorge Lepiani, Triumph, 17m.19s.5/10; 6º) Marcos Rodríguez - Raúl Agusti, Triumph, (3 vueltas); 7º) Juan Fava - Rodolfo Fava, Norton (2 vueltas); 8º) Jesús Gasalla - Oscar Prado, Broughs.

Premio "Antonio Blanco"

La séptima edición de su ya tradicional premio "Antonio Blanco" hizo disputar en el Autódromo del Parque "Alte. Brown", en fecha 4 de julio ppdo. el Moto Club Argentino, resultando lamentable que no se haya incluido en el programa una prueba de Side Car, que es en el momento actual, la categoría más importante y nutrida de participantes, aparte de brindar mayor espectáculo.

Las clases 50 y 100cc. se llevaron a cabo en forma conjunta, mientras su clasificación se realizó por separado. Los hombres que tomaron la vanguardia desde el "vamos" en sus respectivas divisiones, vale decir Antonio Ferreras (50cc.) y Armando Vivacqua (100cc.), no tuvieron mayores inconvenientes para arribar al término de la competencia en los puestos de privilegio, superando Ferreras al segundo —José Saorin— por la amplia diferencia de 28s.7/10, mientras que tercero quedaba Jorge Rebodacho con 2 vueltas menos. En cuanto a 100 cc., Vivacqua triunfó sobre Radelico por 7s.1/10 y sobre Alberto Gómez (tercero) por 22s.2/10, con la misma cantidad de rondas que el ganador. Por otra parte la mayor potencia de las máquinas de 100



Da comienzo en Sunchales la prueba final para máquinas de 100 c.c., en la que el porteño Armando Vivacqua y el rafaelino Jorge Ternengo (h.), se constituyeron en principalísimos protagonistas, brindando pasajes de subida emoción.

cc. hizo que el ganador de la clase superara al ganador de 50cc. por 2 giros.

Los innegables progresos puestos de manifiesto por Guillermo Arnaiz en la temporada anterior se ven reflejados en la presente con la sucesiva serie de éxitos cosechados a través de sus actuaciones. El homenaje a don Antonio Blanco sirvió para confirmar lo expuesto. En esta oportunidad superó nuevamente a su más enconado rival de los últimos tiempos, Jorge Kissling, quien al término de las 15 vueltas con que contó la clase 125cc., se vio relegado por 6s.7/10 detrás de "Pachacho" Arnaiz. El tercer lugar, pero sin llegar a terciar en la lucha por el puesto de vanguardia, fue para Aldo Caldarella y el cuarto, más lejano aún, para Armando Vivacqua; el resto quedó muy distanciado.

Nuevos laureles de victoria para el multifacético Armando Vivacqua, significó la disputa de la clase 175cc., que en esta oportunidad superó a su predecesor en la competencia de 125cc., es decir a Aldo Caldarella que se vio doblegado ante la evidente superioridad mecánica del ganador, Caldarella fue relegado por la amplia diferencia de 20s.2/10, en tercer y cuarto lugar arribaron, pero lejos — aunque con la misma cantidad de vueltas (15)— Horacio Kiernan y Fabián González.

Y dejamos de exprofeso para el final la mención que tiene bien ganada Jorge Kissling, que en honor a la verdad fue el que realizó el "gasto" de la competencia, ya que punteó desde la largada y se encontraba en el primer puesto con alrededor de 8s. de ventaja sobre Vivacqua, cuando su máquina comenzó a acusar dificultades insalvables que lo obligaron a desertar de la competencia en momentos que se llevaban cumplidas 12 vueltas y tenía prácticamente asegurada la victoria, ya que la marcha de Vivacqua no era de inquietar.

Cerró el programa la carrera de motonetas, la cual se redujo al duelo que sostuvieron "rueda a rueda" durante todo el transcurso los pilotos Vega y Belverino por el comando de la clase 125 cc. y que en definitiva se impuso Vega por la exigua diferencia de 5/10 de segundo. El resto de los competidores de la Clase llegó lejos de los punteros, que en su afán por superarse mutuamente, produjeron el excepcional promedio de 76,514 Kmph. y le "sacaron" un circuito completo a R. Vanetta, O. Meriggi y J. Laskac, que ocuparon los puestos inmediatos.

No menos ardua fue la lucha sostenida en la categoría 150cc. entre Jaime Enriquez y Víctor Sabatelli, de la que en definitiva resultó vencedor Enriquez por sólo 13s.9/10 lo que le dio algo más de tranquilidad en las rondas finales. En esta expresión la clasificación se circunscribió simplemente a los dos primeros ya que el tercer clasificado (largaron sólo 3) cumplió una vuelta.

Circuito: Autódromo Municipal del Parque "Alte. Brown"

Organizó: Moto Club Argentino

Clase 50cc. - 8 vueltas
(A.F.I.)

1º) Antonio Ferreras, Demm, 14m.23s. 5/10, promedio: 70.697 Kmph.; 2º) José Saorin, Itom, 14m.52s.2/10; 3º) Jorge Rebodacho, Demm, 14m.03s.7/10 (6 vueltas).

Clase 100cc. - 10 vueltas
(Standard A.P.L.)

1º) Armando Vivacqua, Zanella, 13m. 21s.6/10, promedio: 95,492 Kmph.; 2º) Domingo Redelico, Zanella, 13m.28s.7/10; 3º) Alberto Gómez, Tehuelche, 13m.43s.8/10; 4º) José Regula, Tehuelche, 14m.46s.1/10; 5º) Amado De Dios, Tehuelche, 13m.49s. 6/10 (9 vueltas).

Clase 125cc. - 15 vueltas
(Standard A.P.L.)

1º) Guillermo Arnaiz, Zanella RK, 17m. 59s.4/10, promedio: 103,184 Kmph.; 2º) Jorge Kissling, Zanella RK, 18m.06s.1/10; 3º) Aldo Caldarella, Zanella RK, 18m.34s.8/10; 4º) Armando Vivacqua, Zanella RK, 18m. 56s.7/10; 5º) Domingo Redelico, Zanella, 18m.59s.3/10 (14 vueltas).

Clase 175cc. - 15 vueltas
(Standard A.P.L.)

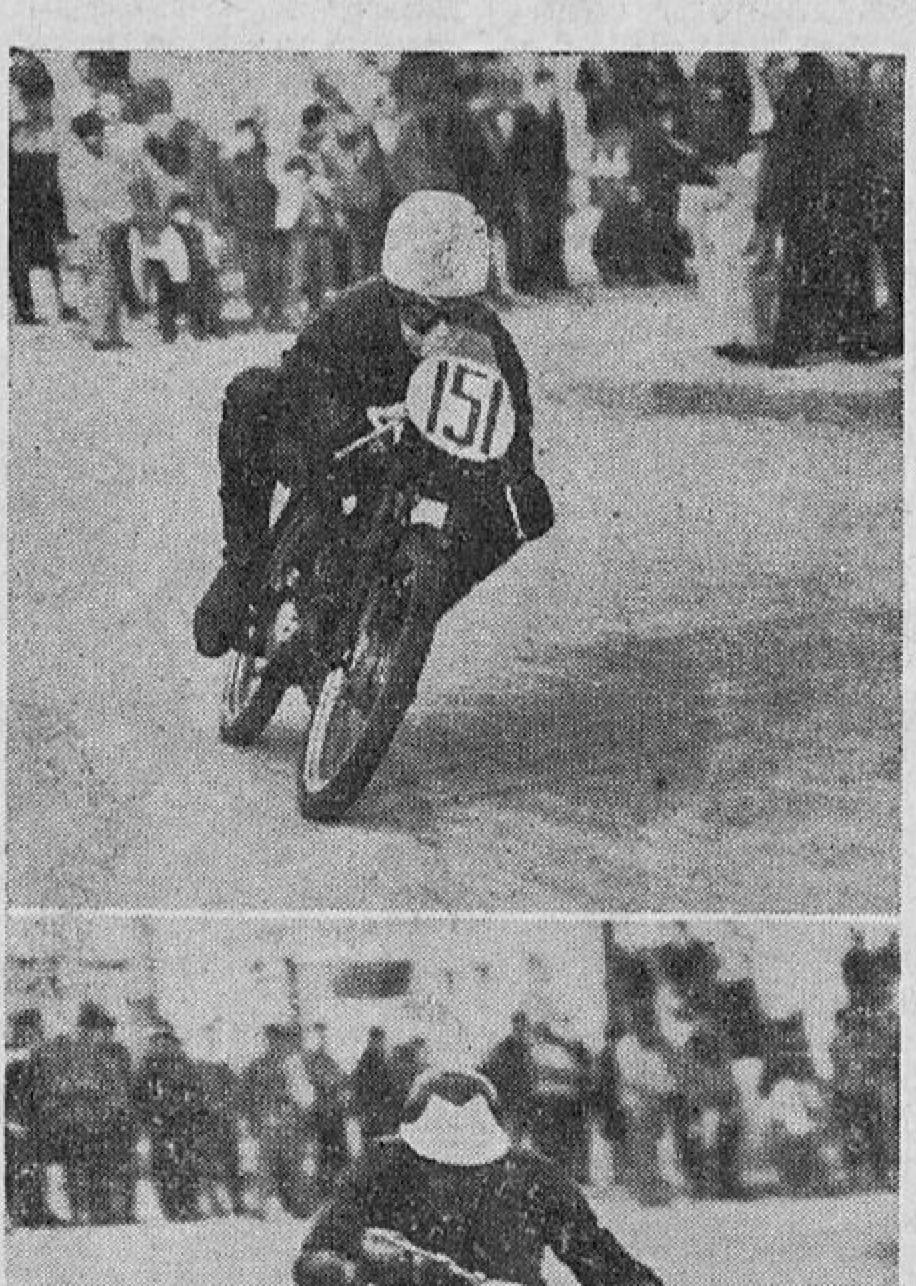
1º) Armando Vivacqua, Zanella RK, 18m.29s.2/10, promedio: 103,517 Kmph.; 2º) Aldo Caldarella, Zanella RK, 18m.49s.4/10; 3º) Horacio Kiernan, FMH, 19m.07s. 6/10; 4º) Fabián González, Ducati, 19m. 37s.6/10; 5º) Osvaldo Guerrero, Gilera, 18m.54s.6/10 (14 vueltas).

Motonetas 125cc. - 37 vueltas

1º) José Belverino, Siambretta, 1h.05m. 23s.8/10, promedio: 76,514 Kmph.; 2º) Juan Vega, Siambretta, 1h.05m.24s.3/10; 3º) Roberto Vanetta, Rumi, 1h.06m.06s.5/10 (36 vueltas); 4º) Osvaldo Meriggi, Lambretta, 1h.06m.09s.8/10; 5º) Juan Laskac, Lambretta, 1h.06m.18s.3/10; 6º) Jorge Lareo, Siambretta, 1h.05m.43s.4/10 (35 vueltas).

Clase 150cc. - 38 vueltas

1º) Jaime Enriquez, Vespa, 1h.05m.05s. 8/10, promedio: 82,193 Kmph.; 2º) Víctor Sabatelli, Vespa, 1h.05m.19s.7/10; 3º) Jorge Dufau, Vespa (1 vuelta).



ARRIBA: Armando Vivacqua, magnífico triunfador en la categoría 100 c.c. — ABAJO: Jorge Ternengo (h.), ganador en 175 c.c. sin mayores apremios. Ambos fueron muy aplaudidos en Sunchales durante la jornada que para Mini-juniors y Motociclismo, hizo disputar el Automóvil Midget Club local.

En Sunchales

Sobre el mismo circuito pavimentado de la zona urbana de Sunchales donde corrieron los minijuniors y cuyo comentario va en otra página de esta misma edición, los motociclistas animaron sus competencias que sirvieron para complementar la jornada del día 9 de julio que hizo disputar el Automóvil Midget Club local. En 100 cc. se llevaron a cabo previo a la final, dos series. En la primera se impuso holgadamente Eduardo Del Coro y en la segunda, Jorge Ternengo y el porteño Armando Vivacqua, brindaron los mejores momentos de la tarde al luchar desde la largada hasta la línea de sentencia con gran ahinco y el fervor propio de quien desea arribar primero a toda costa, claro que sin recurrir a ningún acto desleal. Finalmente salió airoso por estrecho margen, el rafaelino Ternengo. En la parte decisiva, vale decir en la prueba de fondo, otra vez ambos competidores acapararon la atención, ya que se pasaron en reiteradas ocasiones y cuando se descontaba la victoria de Ternengo, se operó un desfallecimiento en su máquina, creemos nosotros, que facilitó el triunfo a Armando Vivacqua a un promedio de 62,816 Kmph.

Directamente final se disputó la clase 175 cc. El principio fue muy entretenido por cuanto lucharon intensamente por los primeros puestos varios participantes, pero antes de cumplirse la mitad de las 25 vueltas, ya habían abandonado muchos de ellos y Jorge Ternengo encontró el camino hacia la victoria libre de adversarios que pudieran ofrecerle resistencia, tanto que llegó con un giro de ventaja sobre E. del Coro, el 2do. clasificado.

Circuito: Urbano (pavimentado) de 970 metros de perímetro.

Organizó: Automóvil Midget Club Sunchales.

Clase 100 cc. - 25 vueltas

1º) Armando Vivacqua, 23m.19s.8/10, promedio: 62,816 Kmph.; 2º) Jorge Ternengo, 23m.21s.2/10; 3º) René Heidegen; 4º) Eduardo Del Coro; 5º) Carlos Ternengo; 6º) Alberto Gómez.

Clase 175 cc. - 25 vueltas

1º) Jorge Ternengo, 23m.15s., promedio: 63,170 Kmph.; 2º) Eduardo Del Coro (24 vueltas); 3º) Francisco Darden; 4º) Hugo Demaría; 5º) Alberto Gómez; 6º) Egidio Ribero.

100 Millas "Belgranenses"

Tuvo lugar el 9 de julio ppdo. en San Antonio (Pv. de Santa Fe), la disputa de las clásicas "100 Millas Belgranenses" que anualmente organiza el Club Atlético Belgrano. Su realización contó con máquinas de 100 cc. y se llevó a cabo en un circuito de tierra de 950 metros de perímetro. La inclemencia del tiempo reinante, que restó la presencia de más motociclistas que estaban anotados (largaron sólo 25 de los 57 inscriptos) y la alarmante cantidad de abandonos, debido al violentísimo tren de marcha impuesto desde un principio, generó un espectáculo que no estuvo de acuerdo a la tradición de la prueba, pues si bien es cierto en esta oportunidad la punta tuvo varios dueños, la verdad es que ello fue producto de las deserciones ya apuntadas y no de superaciones. Finalmente se impuso Elido Guenzi, quien empleó para recorrer las 170 vueltas un tiempo de 2h.33m.10s. y una media horaria de 62,500 Km. Escoltaron a Guenzi los siguientes competidores: Héctor Cuffia (165 vueltas), Pedro Guenzi (162), Olivero (157), E. Luezza (152), Guntre (150), Constantín (148), H. Zaffrea (139), Cardozo (135), Caballero (131), Bustos (119) y Martino con sólo 116 circuitos cumplidos. En concepto de entradas se recaudó la suma de $ 100.000,— %, lo cual señala expresivamente el interés que había despertado esta jornada.





IZQUIERDA: Firman el convenio para edificar la sede de C.I.F.A.R.A., don Salvador Todaro y el ingeniero Israel Dujovne, presidente de la entidad y director gerente de la empresa constructora respectivamente. — DERECHA: El señor Todaro entrega al ingeniero Julio Broner, autor y animador de la idea del nuevo edificio, la lapicera con la cual fueron firmados los contratos.



Salvamos un error

En nuestra Edición EXTRA "AUTOMOVILES Y CAMIONES ARGENTINOS 1964-1965" aparecida últimamente, en el rubro Concesionarios y con referencia a FEVRE Y BASSET - CHRYSLER ARGENTINA, por una trasposición no apareció correctamente la zona Capital Federal, debiendo ser como lo publicamos a continuación:

FEVRE Y BASSET
CHRYSLER ARGENTINA

Todas las marcas, para Reparticiones Oficiales y Licitaciones: IGARRETA HNOS. Sarmiento 1358, T.E. 40-7906.

Capital Federal

FARGO-VALIANT: Distribuidores "Fargo" LUVA S.A. Córdoba 1801, S. Barbagallo S.A., Av. Juan B. Alberdi 1823, T.E. 63-5421. Moisés Winograd S.A., Av. Santa Fe 2730, T.E. 83-8880. S.I.R.O. S.A. Av. Cabildo 1411, T.E. 73-0905.

DODGE-VALIANT: Distribuidor "Dodge", Rafael Pérez Roldán S.A., Bmé. Mitre 2384, T.E. 48-6555|3966. Claudio Fernández I.C.F.I.S.A. Moreno 660/80, T.E. 33-6484. Autoyork S.A. Av. Callao 1601, T.E. 41-2385. Rotonda Automotores S.A. Av. Libertador 6840, T.E. 70-8610. Vidal Automotores S.A. Av., Rivadavia 10035/65, T.E. 64-5380. Lorenta S.A., Salta 1501/25, T.E. 26-6956.

DE SOTO VALIANT: Distribuidor "De Soto", Grandío y López S.A., Suipacha 1120, T.E. 42-4077/4311. Perfecto López y Cía. Av. Santa Fe 2532, T.E. 78-9661, Central Motor S.A., Av. Córdoba 1778, T.E. 42-9691. R. y S. Grandío S.A. Suipacha 1120, T.E. 42-4311. José Cageao e Hijos SRL. Av. San Martín 6707/79, T.E. 50-5832. Forcieri y Docampo, Vieytes 1575/81, T.E. 21-0267.

Edificio de C.I.F.A.R.A.

Quedó suscripto el contrato por el cual la empresa Dujovne Faigón SRL. construirá el local que servirá de sede a C.I.F.A.R.A. (Cámara Industrial Fabricantes de Automotores, Repuestos, Accesorios y Afines).

El documento fue firmado, por los señores Salvador Todaro, Antonio Ortega y Rómulo Oliveri, presidente, secretario y tesorero, respectivamente, de C.I.F.A.R.A., y por el ingeniero Israel Dujovne, por la empresa constructora.

Este acto representa la feliz culminación de la tarea de la Comisión Pro Edificio, integrada por los señores Elías Dubilet, Ing. Julio Broner, Mario Baudou, Ing. Gaudencio Candiago, Dr. Juan D. Pereira y escribano Osvaldo Fraga, quienes supieron llevar a la realidad las inquietudes de la C.D., contando para ello, dicho sea de paso, con la buena disposición del Ing. Dujovne.

El edificio constará de once pisos y subsuelo. Su planta baja será destinada al salón de la Exposición Permanente de productos que fabrica el sector subsidiario de la Industria Automotriz Argentina; el entrepiso alojará las dependencias administrativas de CIFARA; el primer piso corresponderá a las oficinas de las autoridades de la entidad y el subsuelo para un moderno salón de actos y sala de convenciones a disposición de los asociados. El resto de los pisos será el lugar ideal para la instalación de oficinas de asociados.

Se levantará en la esquina de Uruguay y Viamonte, Bs. As. y su costo se estima en unos 50 millones de pesos. El terreno, que es de la entidad, tiene un valor de nueve millones de pesos.



Este aspecto tendrá el monumental Edificio Cifara, que se levantará en Uruguay y Viamonte, Buenos Aires. Con el mismo, C.I.F.A.R.A. (Cámara Industrial Fabricantes de Automotores, Repuestos, Accesorios y Afines), habrá dado un magnífico paso en su marcha ascendente.

Renovó autoridades el Motor Club S. Jerónimo

En la Asamblea General realizada recientemente por el Motor Club San Jerónimo de San Jerónimo Norte (Pvcia. de Santa Fe) se procedió a renovar su Comisión Directiva, la que ha quedado integrada por las siguientes personas: Sr. Roberto Cattena (Presidente), Dr. Lucindo Eberhardt (Vice), Sr. José Hipólito Madeo (Secretario General), Sr. Julio M. Walker (Tesorero), Sr. José Ferri (Pro), Sr. Anselmo Hildbrand (Secretario de Actas), Sr. Carlos Muller (Secretario de Prensa), Sr. Mario Santi (Secretario de Asuntos Sociales), Sres. Eladio Cundi, Amado Cignetti, Eduardo Marti, Ricardo Amherdt y Emilio Matter (Vocales), Sres. Benito Rauch y Ricardo Theiler (Revisores de Cuentas) y Dres. Alberto E. Ovidi y Juan C. Gómez Galissier (Asesores).



El presidente de Kaiser Steel Corporation, durante su gira por nuestro país, visitó al general Pedro F. Castiñeiras, presidente de la empresa estatal SOMISA. En la nota gráfica aparecen los nombrados juntamente con el señor Barney Olsen, gerente de ventas para América Latina de dicha empresa estadounidense.

Noticias de I.K.A.

ESTUVO EN NUESTRO PAIS EL SR. Jack L. Ashby, presidente de Kaiser Steel Corporation, empresa del grupo Kaiser, quien realiza una gira por Sudamérica acompañado por su esposa e hija y por el Sr. Barney Olsen, gerente de ventas para América Latina.

En nuestro país conversó con el general Pedro F. Castiñeiras, presidente de SOMISA y visitó la Acería de San Nicolás. Posteriormente viajó a Santiago de Chile, donde asistió juntamente con otros 500 delegados a la Conferencia Internacional organizada por el Instituto Latinoamericano del Hierro y del Acero (IIAFA), entidad de la que es vicepresidente el general Castiñeiras.

* * *

EL PRESIDENTE DE INDUSTRIAS Kaiser Argentina, Ing. James F. McCloud anunció dos designaciones en el elenco ejecutivo de la empresa.

Es así como fue nombrado nuevo tesorero el Sr. Jacques L. J. Graviere, quien en la gestión de IKA y sus empresas afiliadas abarcará las relaciones con las instituciones bancarias del país y del exterior, emanadas de la evolución industrial y comercial de aquellas. Además, se interesará por las operaciones que alimentan la cartera de créditos en la venta a plazos de vehículos automotores.

A su vez el Dr. Jorge R. Hayzus, quien desempeñara dicha función desde los orígenes de la empresa, continuará a cargo de las emisiones de acciones y relaciones con las instituciones del mercado de capitales. Al mismo tiempo, asumió funciones de coordinación frente a las sociedades vinculadas a IKA, prosiguiendo como miembro de su Directorio y como Director de Asuntos Legales.

* * *

QUEDO HABILITADA OFICIALMENTE una subcomisaría en el barrio industrial Santa Isabel, de Córdoba, que funciona en un edificio donado por Industrias Kaiser Argentina.

Hubo con tal motivo una ceremonia, a la que asistieron el gobernador de la Provincia, Sr. Justo Páez Molina, el ministro de Gobierno, Dr. Jorge F. Arraya, el arzobispo de Córdoba, monseñor Raúl Primatesta, altos funcionarios, miembros de las fuerzas armadas y directivos de la empresa.

En la oportunidad el Sr. Carl Olsen, Director de Operaciones de IKA, entregó las llaves del edificio al Dr. Arraya, hablando el gerente de Relaciones Públicas, Dr. Osvaldo Ch. Sörenson, quien destacó los fines perseguidos, de colaborar con la comunidad. El ministro de Gobierno agradeció con significativos conceptos el gesto de la empresa.

* * *

EN LA CIUDAD DE CORDOBA SE cumplieron los IV Juegos Deportivos Interindustriales, participando más de 2.200 deportistas que representaron a 59 empresas.

La ceremonia de entrega de premios, con que culminó el evento, se cumplió en Santa Isabel (Córdoba), donde el Sr. Eduardo J. Jones, gerente de Personal de IKA, despidió a los atletas en nombre del Comité Organizador. Hablaron también el Sr. Enrique Sorini, delegado de la firma Daneri, de Rosario y el Ministro de Obras Públicas de Córdoba, Ing. Alfredo Loncharich Franich.

Las delegaciones, autoridades y público se congregaron frente al mástil de la planta fabril de Kaiser, para asistir al arriamiento de la bandera argentina, y tras de ser apagada la lámpara votiva se procedió en el salón de actos de dicha empresa, a la entrega de los premios.

* * *

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA hizo objeto de una significativa distinción a cuatro empleados de la firma Fersan S.A., concesionaria en Santa Fe para la venta y atención de los vehículos Renault.

Los señores Saverio J. Tutera, jefe de vendedores; Adolfo Cocarocci, jefe de taller, Miguel Angel Aviani y Angel A. Cena, vendedores, viajaron a la capital cordobesa en compañía del titular de la firma santafesina, D. Rubén Bollatti, recorriendo las instalaciones del complejo industrial de Santa Isabel.

Otros agasajos fueron tributados a los nombrados, como premio especial a su desempeño.

Sr Jacques L. J. Graviere, ocupa desde hace pocos días el cargo de tesorero de Industrias Kaiser Argentina.

Convención nacional Perfect Circle

En los días 2 y 3 de setiembre próximo, en el Sierras Hotel de Alta Gracia, Córdoba, se realizará la tercera convención Nacional de Distribuidores Perfect Circle.

Reunirá como en las anteriores, realizadas en Rosario (1963) y Buenos Aires (1964) a ejecutivos de ventas de Arcamsa S.A.C. distribuidora oficial de los productos Perfect Circle en el país, juntamente con los titulares de las más importantes firmas comerciales dedicadas al repuesto automotor.

Organizan la Convención E. Daneri I.C. S.A. fabricante y concesionaria de los aros de Pistón Perfect Circle en la Argentina y Arcamsa S.A., las que han programado una serie de actos, entre ellos una visita a la planta industrial de IKA, en Santa Isabel, disertaciones técnicas, proyecciones de filmes y actos de camaradería. Cabe destacar que estarán presentes miembros de Perfect Circle Corporation de los EE.UU.

Han sido invitadas las esposas de los convencionales, para quienes se ha programado una serie de actos especiales.

Como broche de oro, habrá una cena de camaradería en el Sierras Hotel, el 3 de setiembre y en su transcurso se desarrollará un interesante programa artístico.

Noticias de Cummins

EL DIRECTOR DE ASUNTOS INTERnacionales de Cummins Diesel Internacional, Sr. Henry Chermely, acompañado por el gerente regional con sede en Bs. As. para Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, Sr. Enrique P. Sasse, visitó nuestro país.

Tuvo por objeto su estadía, comprobar la organización de los distribuidores, en los lugares claves de ambos países, como así también la correcta atención de los motores Cummins en servicio en las distintas aplicaciones.

* * *

CASA STEWART S.A., DE NUESTRO país y Cummins Internacional Ltda. anuncian cursos de capacitación técnica en el establecimiento industrial de Cummins Engine Company, en Columbus, Indiana, EE.UU.

Los cursos tendrán una duración de dos meses y comprenderán visitas a otros centros industriales de la Unión, vinculados a la explotación petrolífera. Se invitó a Y.P.F., ente estatal que designó a tal efecto al ingeniero Manuel Loizaga, de Plaza Huincul y a los Sres. Juan Cortada, de Comodoro Rivadavia y Manuel Ramón Ribó, de Yacimientos de Mendoza, quienes viajarán acompañados por el Sr. Norberto Invernizzi, representante de Servicio Cummins en nuestro país.

* * *

DE 220 MOTONIVELADORAS ADJUdicadas en licitaciones efectuadas por organismos del Estado, destinadas a tareas pesadas en las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes y Chaco, 175 unidades poseen motores Cummins, circunstancia que destaca con amplitud la eficiencia, rendimiento y servicio técnico de los mismos.

Viajó a EE. UU. el Sr. José Todaro

Viajó a los EE.UU. y a México, el Sr. José Todaro, vicepresidente de la empresa Salvador Todaro y Hno. S.A., fabricantes de Retenes TH.

Lo hizo invitado por firmas especialistas de esos países, a los efectos de estudiar nuevos sistemas de fabricación de retenes y elementos afines a esa industria. Uno de los puntos principales de su viaje, fue la Víctor Manufacturing y Gasket Company, Chicago, Illinois, fabricantes de equipos para automotores, actualmente producidos por Salvador Todaro y Hno. con licencia Víctor.





En la tradicional muestra de Palermo, el automovilismo estuvo presente con toda la pujanza que anima a la industria nacional. Las elocuentes demostraciones son reflejadas en esta nota gráfica. A la izquierda, el stand de IKA y a la derecha el de Mercedes Benz Argentina.

La industria automotriz en la Exposición Rural

Palermo con sus retumbantes precios para los grandes campeones de la ganadería, dio paso también a la industria, en una de sus expresiones más terminantes: el automovilismo.

Fue así que durante el certamen 1965, destinado a exponer ante los ojos del país y del extranjero, la incalculable riqueza argentina y su capacidad realizadora, se cedió un lugar de preferencia a la industria automotriz. El público, que desde distintos lugares llegó a este clásico escenario para seguir las alternativas del tradicional certamen, pudo apreciar también lo que se realiza en el terreno indicado.

...Por INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

La sigla IKA, de 30 metros de altura, dominaba el predio de Palermo. La empresa, asociándose al magno acontecimiento desplegó a la vista de los concurrentes a la muestra el más espectacular de los stands presentados hasta el momento en ese lugar, exhibiendo elementos que concitaron profundamente la atención del público.

La enorme forma de un tornado, reforzó la imagen que el país ha absorbido de los motores que equipan a las modernas unidades de sus líneas de producción. El mismo motor Tornado Jet, pudo ser observado, apreciado y estudiado en movimiento, ya que cinco de ellos fueron exhibidos con cortes que muestran su mecanismo.

Además se exhibieron sistemas utilizados para el control de calidad y una exposición preparada por las organizaciones de repuesto y servicio. Finalmente, el Instituto IKA, exhibió las matrices de aparatos ortopédicos que realizaron sus alumnos para ALPI.

Un circuito cerrado de TV proyectó películas de interés general y una gigantesca maqueta reproducía las condiciones en que se desenvuelven los servicios ferroviarios.

...Por MERCEDES BENZ

La conocida estrella de Mercedes Benz atrajo la atención del público hacia un stand de 170 metros cuadrados.

En el mismo la empresa exhibió algunos productos que salen de su planta de González Catán.

Así, este año concedió un lugar de preferencia a su nuevo chasis de industria nacional: el 1112 con motor diesel de 120 HP. en sus tres modelos: el L1112 para camión, distancia entre ejes de 4,20 metros; el L0 1112 con 4,83 metros entre ejes y ya carrozado como colectivo y un LS 1112 con diferencial de alta y baja para semirremolque.

También exhibió un eje delantero y un eje trasero, seccionados; este último se destaca por la solidez de sus paliers como así de la corona y del piñón del diferencial.

Otras presentaciones pusieron de relieve su producción de motores estacionarios: un OM 312, para cosechadoras; otra versión del mismo motor, ubicado en la parte posterior del lote y acoplado a un alternador de 40 KVA. proveía luz y calefacción al stand. Fue creado para contribuir a la electrificación de las zonas rurales. Además, de gran interés para el agro: el motor OM 312, que trabajando a 1.500 r.p.m. y acoplado a una bomba centrífuga puede transformar totalmente una zona árida.



Dos vistas de las instalaciones ocupadas en Palermo por Industria Siam. ARRIBA: Vista exterior. — ABAJO: Un sector del stand presentado por esta firma.



Esta es la unidad Nº 1.000 del nuevo chasis 1112 que ha salido de las plantas que Mercedes Benz Argentina posee en González Catán, Buenos Aires. Este modelo fue presentado recientemente a la consideración de los usuarios y ha logrado amplia aceptación.

Finalmente Mercedes-Benz montó en su stand, una pantalla exterior y allí exhibió un film en colores sobre las alternativas del VIII Gran Premio Internacional de Turismo.

Todo se complementó con una serie de paneles descriptivos de los procesos de fabricación y de la labor social de la empresa.

...Por SIAM DI TELLA AUTOMOTORES

El Stand de Siam Di Tella Automotores presenta al auto en la fábrica, en el garage, en la realidad.

En efecto: dicho sector fue concebido utilizando todas las posibilidades técnicas de comunicación, con una adecuación dinámica entre el modo de exponer los productos y la arquitectura del stand. Así, un semáforo simboliza de entrada el estado de alerta. Un fondo de música concreta sumergía al espectador en una síntesis de los ruidos que se escuchan en la calle. En una pared, varios afiches se superponían expresivamente, como los ruidos de la banda de sonido.

También comprendía dos cascos de coches suspendidos sobre el piso, sin pintura, mostrando los detalles y puntos de soldadura. Cifras colocadas en las paredes informaban sobre la magnitud de la producción de los vehículos exhibidos.

Todo, todo, contribuyó a presentar una acertada síntesis del papel que cumple SIAM dentro de la industria automotriz argentina.

Catálogo General de frenos hidráulicos

Ha sido editado el Catálogo General de Frenos Hidráulicos, de la firma Bendix Argentina S.A.I.C., con amplia información sobre frenos de automóviles, reuniendo datos de la mayoría de las marcas y modelos de vehículos que componen el Parque Automotor del País, es decir automóviles europeos, americanos y nacionales.

Este catálogo puede ser solicitado a Bendix Argentina, Dto. Relaciones Públicas, Remedio de Escalada de San Martín 2810, Valentín Alsina, Pcia. de Buenos Aires. Se remite sin cargo.

Mercedes L 1112 Nº 1000

En el Centro Industrial Mercedes-Benz de González Catán, acaba de salir la unidad 1.000 del nuevo chasis 1112 de 120 HP., que hace pocos meses fuera presentado al público.

Como se sabe, se fabrica en tres modelos: L 1112 para camión; L0 para colectivo y LS para semirremolque con las clásicas tres distancias entre ejes: 3,60 m. 4,20 y 4,83, a fin de adecuarlo mejor a las necesidades de cada tipo de trabajo. Además y opcionalmente se entrega con diferencial de alta y baja y con doble filtro de combustible.

Su motor de 120 HP. le permite desarrollar una elevada velocidad promedio y le otorga muy buen pique; la primera condición permite, en el caso del camión y del semirremolque, transportar igual carga en menos tiempo y el pique facilita en el caso del colectivo, acomodar la marcha del vehículo a las señales del tránsito.

La gran aceptación que ha tenido el nuevo Mercedes-Benz 1112 entre las personas que hacen del transporte su medio de vida es prueba fehaciente de que este modelo auna los adelantos de la técnica moderna con la tradicional calidad de su marca.

La unidad 1.000 es un camión L 112, cuya distancia entre ejes es de 4,83 m.

* * *

DAIMLER-BENZ, UNA DE LAS FAbricas de motores más antiguas del mundo, que iniciara sus actividades en 1883 en la Daimler-Motorengesellschaft y en la Reinische Gasmotorenfabrik Benz, fusionadas en 1926, acaba de obtener la inscripción del motor marino OM 312 en el Lloyd's Register of Shipping, lo que avala más aún la tradicional calidad de su marca, Mercedes-Benz.

Este motor tiene una potencia continua de 47 a 70 CV a 1.500 y 2.400 r.p.m., con 6 cilindros verticales en línea y refrigeración por agua.

Peso y volumen reducidos, excelente relación peso-potencia, rendimiento, gran resistencia al desgaste y bajos costos de mantenimiento, son sus características principales.

Nuevo gerente de Relac. Públicas de G. M.

El Sr. Alberto F. Linares, profesional argentino de larga experiencia en el periodismo y las relaciones públicas, ha sido designado gerente del departamento respectivo de General Motors Argentina S.A.

Iniciado en 1936 como redactor de una agencia informativa de Bs. Aires, se graduó posteriormente en una universidad norteamericana, pasando a ejercer una cátedra de periodismo en la Universidad Central de Venezuela. En 1950 se incorporó al entonces poco frecuentado campo de las Relaciones Públicas en nuestro país.


Sr. Alberto F. Linares, nuevo gerente de Relaciones Públicas de la General Motors Argentina S. A. Se trata de un profesional de larga experiencia en el periodismo y en la materia que comprende las nuevas funciones a su cargo, por lo que se puede estimar asegurado su éxito en el desempeño de las mismas.

Nueva Estación Y.P.F.

Quedó oficialmente inaugurada la Estación de Servicios Y.P.F. autorizada, de las más modernas líneas arquitectónicas de la Capital Federal (Paraguay 1676).

Sus propietarios son los ingenieros Juan Carlos Madrazzo, Jorge Sagasti y Ricardo Hileman, quienes erigieron un magnífico edificio destinado a prestar el mejor servicio especializado, con salones de estar y bar americano, dedicados a sus clientes.

La ceremonia inaugural contó con la presencia de autoridades nacionales, debiendo citar al presidente de Y.P.F., Dr. Facundo Suárez, el vice, Dr. Carlos M. Adrogué, el director del SUPE, Sr. Adolfo Cavalli, miembros de la banca, la industria y el comercio.

Tras de la firma del libro de oro de YPF, usaron de la palabra el inspector de zona, Sr. Adolfo Fleitas, el Dr. Facundo Suárez y el ingeniero Ricardo G. Hileman. Después de la bendición de las instalaciones por el R. P. Tomás Carrone, fue servido un lunch.



Magnífico aspecto de la moderna estación de servicio Y.P.F., de la firma Juan Carlos Madrazzo, Jorge Sagasti y Ricardo Hileman, inaugurada en Paraguay 1676, Capital Federal.

Noticias de Ford

NADA MENOS QUE 62.910.000 VEHICULOS produjo Ford Motor Company en 60 años.

Tal las cifras correspondientes a su producción en los EE.UU. entre 1903 y 1964. De las 1.708 unidades que llevaron su marca en 1903, se llegó a las 2.614.401 de 1964, cifra ésta que no comprende los 1.338.326 vehículos manufacturados por Ford en otros países en el mismo año.

La cifra que consignamos sintetiza un volumen enorme de vehículos, de ingenio humano, de trabajo fecundo, ingentes sumas de dinero que beneficiaron a empleados y proveedores, contribuyendo al bienestar de la comunidad.

Comprende asimismo un esfuerzo de seis décadas de experiencias científicas y laborales, en pro de la mayor calidad posible y de toda clase de adelantos técnicos.

Resulta pues interesante destacarlo, dado que refleja hasta qué punto Henry Ford y su empresa han aportado para el acercamiento entre los hombres y entre los pueblos.

* * *

EL PRESIDENTE DE FORD MOTOR Argentina, Sr. Douglas B. Kitterman, anunció que el gerente general de Relaciones Públicas, Dr. Julio J. Navarro Monzó se ausentaba del país cumpliendo una misión encomendada por Ford Motor Company.

Siendo que la ausencia será larga, durante la misma actuará en dichas funciones el Dr. Fernando M. Fernández Escalante. Se trata de un conocido profesional —abogado, profesor en R. Públicas, y miembro de la Comisión D. del Instituto para el Desarrollo de Ejecutivos en la Argentina. En Ford desempeñó los cargos de gerente de Comunicaciones Públicas y de Adscripto a la Gerencia General de Relaciones Industriales. Asimismo ha actuado como funcionario de carrera en el Servicio Exterior de la Nación.

* * *

DOS ALTOS EJECUTIVOS DE FORD Motor Company visitaron nuestro país.

Se trata de los Sres. Ben D. Mills, vicepresidente de Compras y Ed J. Schott, gerente general de Compras de Ultramar, quienes estuvieron en el Centro Industrial de la empresa, en Gral. Pacheco.

A su arribo al Aeropuerto fueron recibidos por los Gerentes Generales de Compras y de Relaciones Públicas, Sres. Henry J. Kowalesky y Fernando Fernández Escalante.

El Sr. Mills nació en Oklahoma; cursó estudios universitarios y prestó servicios en la Fuerza Aérea de su país, ingresando a Ford en 1946, seleccionado por su gran capacidad. Allí ocupó altos cargos, siendo designado para las actuales funciones, en junio de 1964.

En cuanto al Sr. Schott, fue seleccionado mediante el Plan de Capacitación de Ford para Graduados. Recibió su título en la Universidad de Ohio y su ingreso a Ford data de 1949.

* * *

FORD MOTOR ARGENTINA ACABA de efectuar un notable aporte de técni-

cos nacionales a la industria automotriz de Latinoamérica.

Las nuevas plantas de Ford en diversos países americanos, como la que existe en Perú, están recibiendo la colaboración de especialistas y operarios argentinos para la capacitación del nuevo personal que se incorpora a ellas.

Este personal regresará al país dentro de varios meses. Además del Gerente General de Relaciones Públicas, Dr. Julio J. Navarro Monzó y del Supervisor de Capacitación, Sr. Humberto David Delgado, viajaron a Lima, los Sres. Roland Carlos De Benedetti, jefe inspector de Control de Calidad de la Planta de Estampado y Alfredo Micucci, supervisor de Verificación de Calidad de la Planta de Montaje, acompañados por los operarios Horacio Torres, Santiago Lanza y José Vargas.

Todos integran el plantel del Centro Industrial Ford de General Pacheco.

* * *

DURANTE LOS 5 PRIMEROS MESES de 1965, Ford Motor Argentina obsequió a 72 instituciones de bien público 6.265 metros cuadrados de madera, con la que se han construido bancos para escuelas y otros efectos de gran utilidad.

En esta forma, la empresa aporta al bien general de la zona donde funcionan sus establecimientos, es decir, de General Pacheco.

* * *

LA ESCUELA DE SERVICIO DE FORD Motor Argentina S.A. anunció el desarrollo de un curso de capacitación en los talleres de la Policía Federal Argentina.

El supervisor de dicha Escuela, Sr. C. S. Fusi, con el concurso de jefes, capataces y mecánicos del citado organismo policial tienen a su cargo el curso, cuyo objeto es ofrecer capacitación al personal técnico que atenderá los coches Ford que la repartición adquiriera recientemente.

Cabe señalar que Ford Motor Argentina ha realizado cursos similares en otras dependencias públicas, como Y.P.F., Gendarmería Nacional, etc.



Un nuevo vehículo anfibio fabricado por Chrysler, es ensayado en la base naval norteamericana de Little Creek, Estado de Virginia. En la parte superior se lo ve en el agua y luego, al salir de la misma, marchando airosamente por tierra.

Noticias de Chrysler

EN LA BASE NAVAL NORTEAMERIcana de Little Creek, Virginia, es ensayado exhaustivamente un vehículo anfibio de desembarco, que desplaza 16 tt. con una capacidad de carga de 5 tt. tanto por tierra como por agua.

El LW, que tal es su característica, es propulsado con un motor a turbina y puede desarrollar en la hora, 56 km. por tierra y 30 nudos por agua, tripulado por dos hombres y con carga completa.

* * *

FUE DESIGNADO GERENTE GENEral de Manufactura de Chrysler Argentina S.A. y Fevre & Basset Ltda. S.A., el Sr. L. J. Langton.

Así lo anunció el vicepresidente y director general de ambas empresas, Sr. Fred Luss.

El Sr. Langton ejerció funciones ejecutivas en varias fábricas de automotores, incorporándose a Chrysler Corporation en 1957, en la División de Manufactura, pasando en 1964 a Chrysler Argentina como gerente de ingeniería industrial. Reemplaza al Sr. R. C. Vollmer, quien se hará cargo de nuevas e importantes funciones en EE.UU., en la empresa Chrysler.

* * *

EL DIRECTOR NACIONAL DE INDUStria, Ing. Jorge L. Albertoni y el director y subdirector de Promoción Industrial, ingenieros Carlos A. Salazar y Jorge Ordosgoiti, junto con otros funcionarios de la Secretaría de Industria visitaron el complejo industrial que Chrysler Argentina y Fevre & Basset poseen en San Justo, Bs. As.

Fueron recibidos por el director general de ambas empresas, Sr. Fred Luss y en compañía de varios ejecutivos recorrieron las instalaciones, apreciando el funcionamiento de las distintas plantas e interesándose por todo el proceso que se cumple en las mismas.

Concesionaria Perkins en Santa Fe

La empresa Perkins Argentina S.A. estuvo representada por los señores Rodolfo Frigerio Miró, gerente general comercial; Federico Medvetkin, jefe del departamento de ventas y Enrique Bodreau, jefe del Departamento de Repuestos, en una significativa visita al salón de exposición y ventas de motores y repuestos que fabrica, en la planta de Ferreyra, Córdoba, la mencionada empresa.

Los nombrados se hicieron presentes en el local de la firma C. Rufino Albizu, recientemente inaugurado, donde recibieron a directivos de la misma, al periodismo y a representantes del comercio automotor y de la industria respectiva de la ciudad de Santa Fe.

Ofrecieron en la oportunidad interesantes detalles sobre las proyecciones de la empresa, consignando que sus instalaciones cubren 16.000 m2., ocupando a 550 obreros y empleados, con una producción de 36 motores diarios, o sea 8.000 al año, cifra que podrá ser elevada a 15.000 una vez que se hayan puesto en práctica el plan de expansión, que comprende una inversión de 2 millones de dólares más. En 1966, se expresó, se pondrá a la venta un nuevo motor más grande, de 137 HP. y 6 cilindros, pero previamente, este año, lanzará al mercado dos nuevos modelos motores de 3 y 4 cilindros, especiales para vehículos, tractores, cosechadoras, etc.

Información de ADEFA

UNA INFORMACION DE ADEFA, SE refiere a la edad de los automóviles patentados en la capital federal, en los años 1958 a 1964.

Comparando los dos años extremos se observa que en 1958 existían 25.646 automóviles de hasta 5 años de antigüedad, que representaban el 23 % del parque de ese año, mientras que en 1964 había con esa edad 57.707 unidades que representaban el 40,6 %.

Si se extiende esa comparación con los que tienen hasta 10 años, se observa que en 1958 existían 42.959 automóviles, o sea el 38,5 % del total en circulación con dicha edad, mientras que en 1964, había 81.937, o sea casi el doble de los de 1938 con hasta 10 años y representaban el 57,6 % del parque de 1964.

* * *

LA ASOCIACION DE FABRICAS DE Automotores (ADEFA) informa que durante el primer semestre de 1965 se han fabricado 92.122 automotores; durante el mismo lapso de 1964, la producción alcanzó a 64.316 unidades, por lo cual el aumento representa el 43,2 %.

La producción correspondiente al mes de Junio ppdo., ha sido de 18.340 unidades, correspondiendo 12.693 a automóviles y 5.647 a vehículos comerciales.

En el Informe Estadístico Nº 176 dado a conocer por ADEFA, se discrimina la producción del mes y del año según marcas y características de los automotores.

Empresas	Junio 1965	Primeros 6 meses 1964	Primeros 6 meses 1965
Chrysler Argentina S.A.	1.336	3.431	7.803
Fevre y Basset Ltda. S.A.			
Fiat Concord S.A.	2.365	8.695	12.588
Ford Motor Argentina S.A.	2.974	9.836	15.474
General Motors Argentina S.A.	2.150	6.695	12.367
Industria Automotriz Santa Fe S.A.	462	1.425	2.663
Industrias Kaiser Argentina S.A.	6.072	21.677	26.635
Mercedes-Benz Argentina S.A.	280	858	982
Siam Di Tella Automotores S.A.	1.265	4.728	6.705
Total empresa ADEFA	16.904	57.345	85.217
Citroen Argentina S.A.	608	2.533	3.034
D.I.N.F.I.A.	220	1.873	1.416
S.A.F.R.A.R.	531	1.651	2.028
Isard Argentina S.A.	77	912	290
Metalmecánica S.A.	(1)	—	137
Total otras empresas	1.436	6.971	6.905
TOTAL GENERAL	18.340	64.316	92.122

Año XI - N. 138
AGOSTO DE 1965

Correo Argentino Santa Fe
Franqueo Pagado Concesión Nº 5985
Tarifa Reducida Concesión Nº 740

RUGIR DE MOTORES, revista especializada, al servicio de los deportes mecánicos y de la industria y comercio del automotor, en ediciones mensuales y extraordinarias, que se difunde a todo el país. Registro de la Propiedad Intelectual Nº 802.811. Dirección y Administración: Catamarca 2339, T. E. 27289, Santa Fe (República Argentina), Director: **Luis V. Serra**. Director Gerente: **José B. Vazeilles**. Impresa en los talleres de la Editorial "Belgrano" - Belgrano 4029, Santa Fe, (R. A.).

TODO PARA EL MOTOR



JUAN F. SECCO Ltda S.A.

Av. Corrientes 353 T. E. 65956 - 65959 ROSARIO

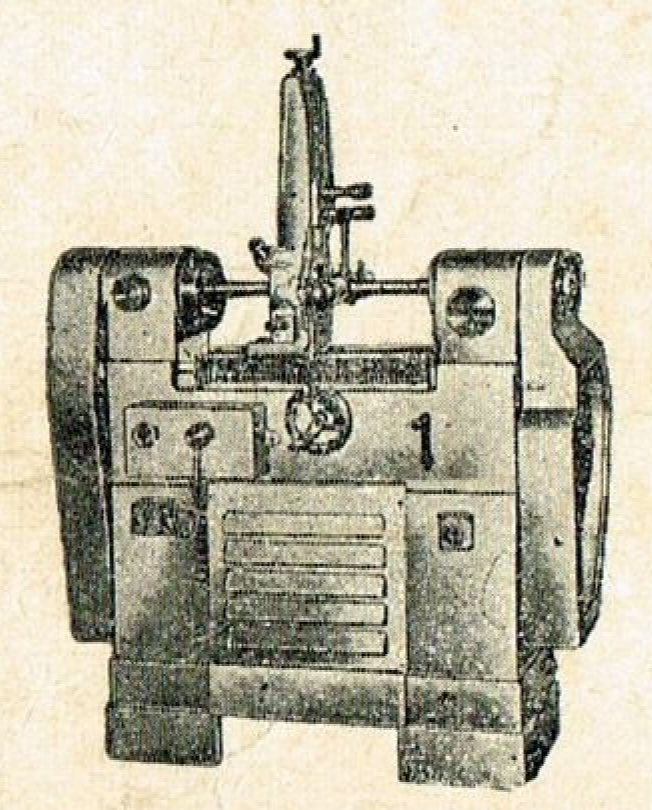


...y ahora...!

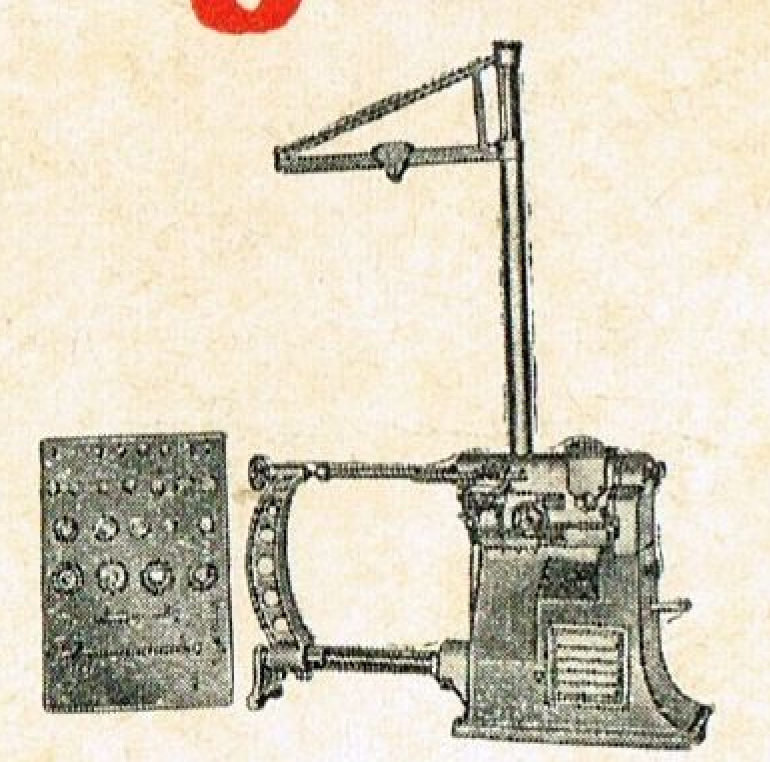
PRESENTA

la línea más completa de maquinarias para

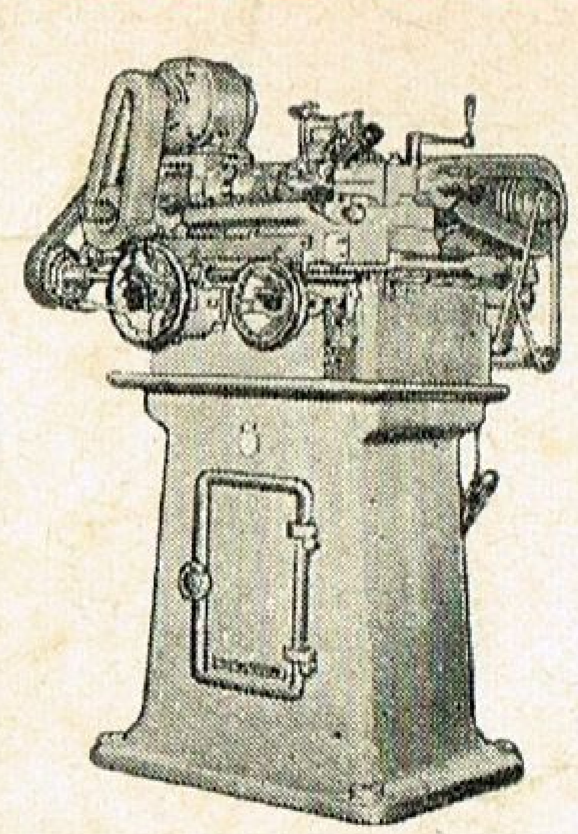
"RECTIFICACION"



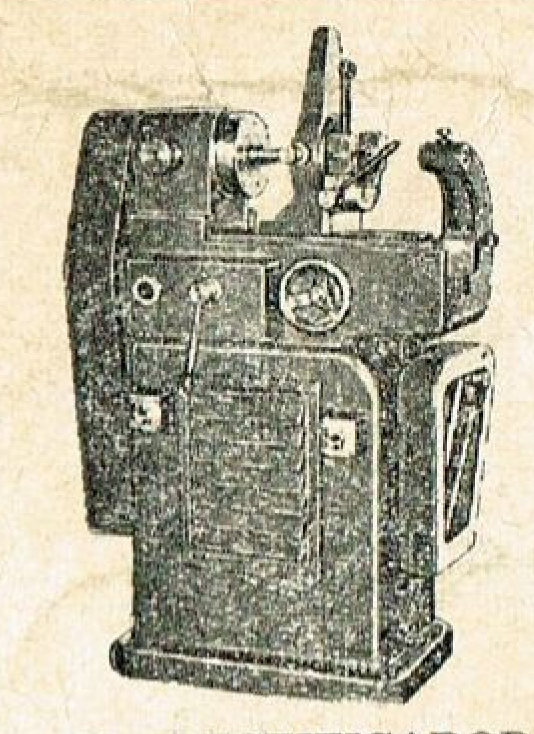
Mod. 145. RECTIFICADORA Y TORNO DE BIELA COMBINADA CON MANDO HIDRAULICO



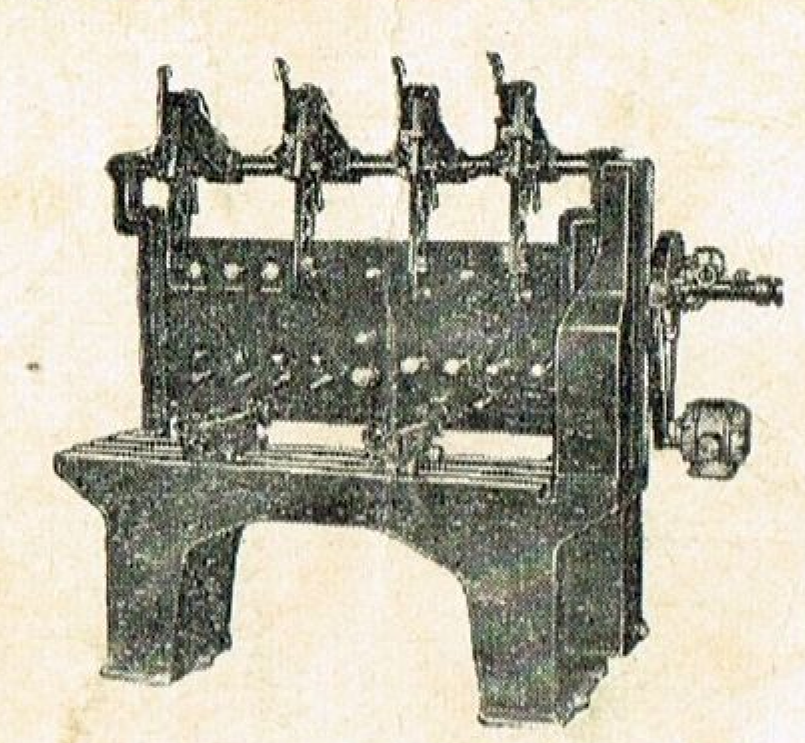
Mod. 303 RECTIFICADORA DE CAMPANAS DE FRENOS



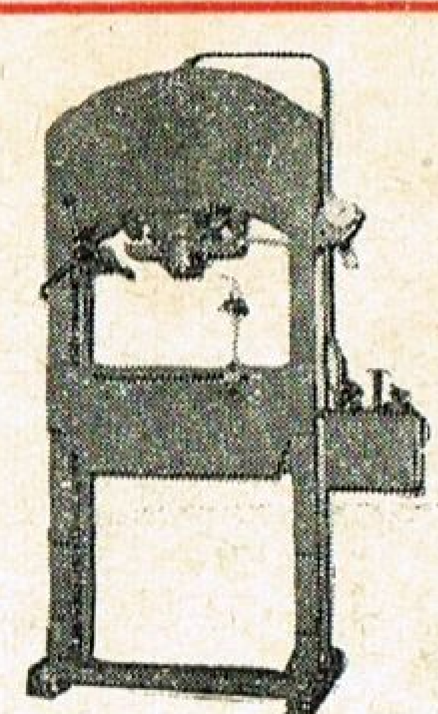
Mod. 147. RECTIFICADORA DE PISTONES



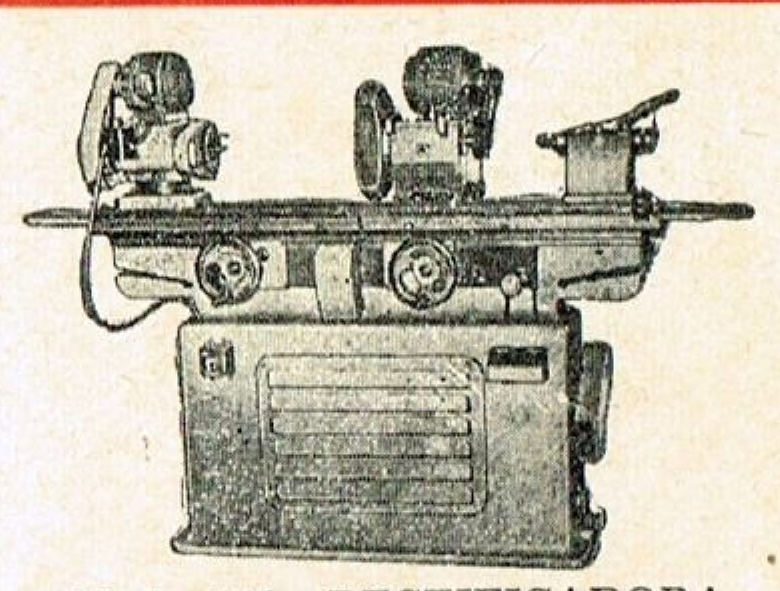
Mod. 143. RECTIFICADORA DE INTERIOR DE BIELAS CON MANDO HIDRAULICO



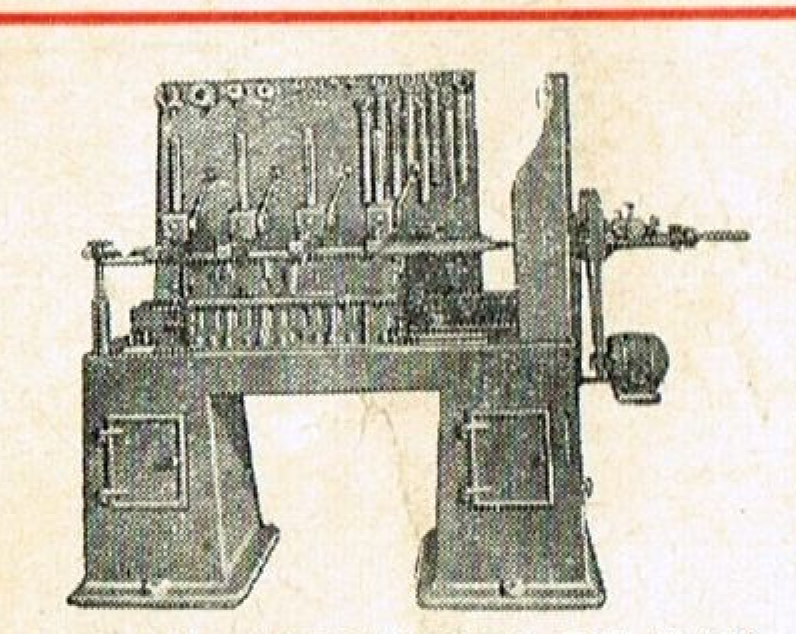
Mod. 140. ALESADORA DE BANCADA CON MANDO HIDRAULICO Y BRAZOS REGULABLES



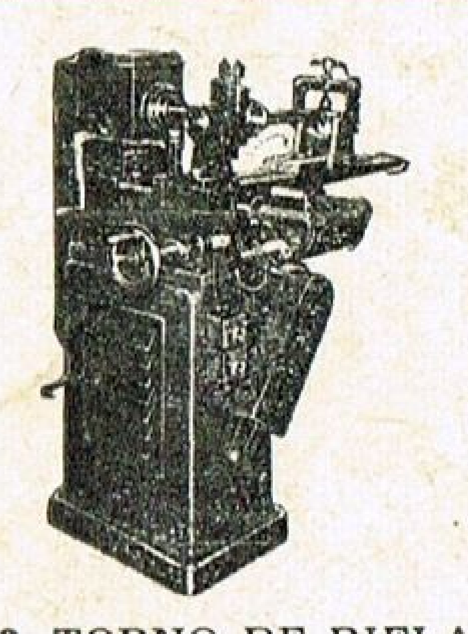
PRENSA HIDRAULICA PARA ENCAMISAR



Mod. 144. RECTIFICADORA UNIVERSAL



Mod. 141. ALESADORA DE BANCADA C/MANDO HIDRAULICO



Mod. 142. TORNO DE BIELA CON MANDO HIDRAULICO

CONSULTE A NUESTRA SECCION "MAQUINARIAS DE RECTIFICACION"

HAY UN PLAN DE FINANCIACION PARA CADA NECESIDAD

REPUESTOS • ACCESORIOS • DIESEL • HERRAMIENTAS • MAQUINARIAS

PEFAC S.A.

Av. CORRIENTES 178 • ROSARIO

TELEFONOS:
VENTAS 41211
(con 10 internos)
GERENCIA 49642
40980